MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

COORDENAÇÃO GERAL DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVO CENTRAL DO IPHAN

PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1473-T-01 **VOLUME II**

"CANOA DE TOLDA LUZITÂNIA, DE PROPRIEDADE DA SOCIEDADE SOCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO, NO ESTADO DE SERGIPE".

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO
Controle de Processos e Documentos - CPROD

189101

Nº PROTOCOLO: **01450.008894/2008-14** **DATA/HORA ABERTURA:** **17/06/2008 - 16:30:48**

INTERESSADO:
1 - DESCONHECIDA - RJ

PROCEDÊNCIA:
DESCONHECIDA - RJ

ASSUNTO/DESCRIÇÃO:
Processo nº1473-T-2001:Canoa de Tolda Luzitânia,Municipio de Aracaju/SE/Senhor Diretor,encaminho o Processo nº1473-T-2001,intitulado:Canoa de Tolda Luzitânia,de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco,com sede na Rodovia Ver.João Alves Bezerra,555 Aracaju,Estado de Sergipe.

4				4			
5				5			
6				6			
7				7			
8				8			
9				9			
10				10			
11				11			
12				12			
13				13			
14				14			

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO -SENAPRO-

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação e Fomento - DAF
Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação – COPEDOC
Arquivo Central – Seção Rio de Janeiro

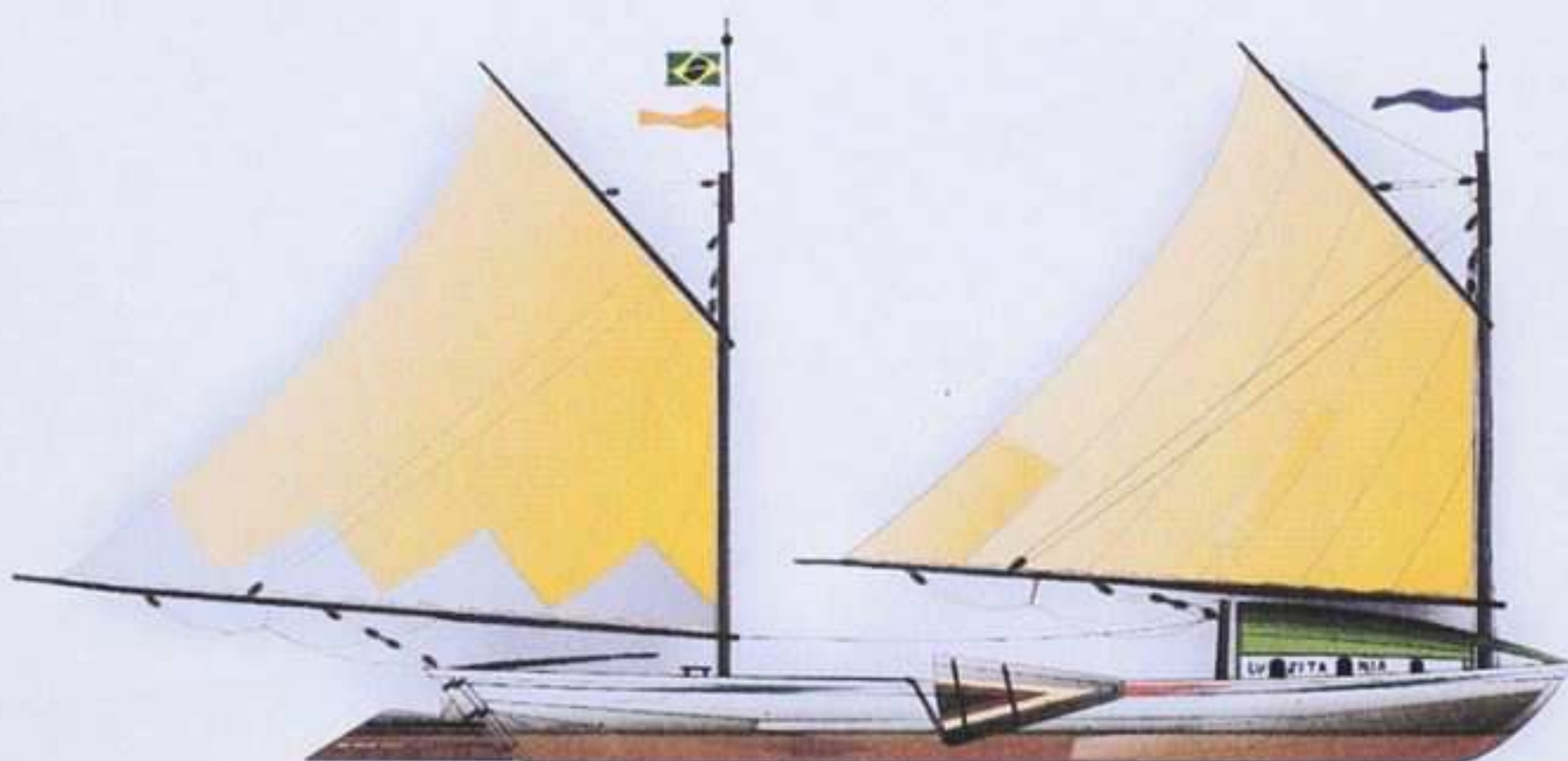
TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 19 dias do mês de abril de 2012, procedeu-se à abertura do segundo volume do processo nº 1473-T-01, que se inicia na folha 165 (cento e sessenta e cinco), com este Termo. Para constar, eu, Maria José Silveira Soares, Chefe Substituta do Arquivo Central – Seção RJ, subscrevo e assino.

Rio de Janeiro, 19 de abril de 2012.

Maria José Silveira Soares
Arquivo / IPHAN
Mat. 0223896

A canoa de tolda Lusitânia.

Estudo de tombamento

Rio de Janeiro
Março de 2007

Índice

Índice de figuras

Introdução

Desde a década de 1970, estimulado péla mão diretora da museóloga Lygia Martins Costa, o IPHAN viu uma transformação radical na forma como seus processos de tombamento eram conduzidos. Deixaram de ser vistos como um suporte apenas para as opiniões ilustradas dos membros do corpo técnico do Instituto, baseada somente nos seus – reconhecidamente profundos – conhecimentos profissionais e passando a ser documentos de utilidade administrativa real para a preservação. Nestes, o mesmo corpo técnico tinha que deixar explícito não só suas opiniões mas também, e principalmente, os elementos que as justificavam[1]. Esses elementos que compõem o estudo de tombamento podem, em alguns casos, somar alguns milhares de páginas, levando-se em conta os documentos de apoio, como fotos, plantas, inventários, publicações etc. Por exemplo, os processos do Museu Histórico Nacional e o da estação da Luz têm, cada um, mais de vinte volumes. Mesmo em termos de pesquisa feita diretamente sobre um assunto, há casos em que o pessoal do Instituto escreve dezenas de páginas sobre a questão do valor de um bem.

Essa exigência de maior documentação e fundamentação técnica, fazia – e faz – sentido. É necessário dar elementos para o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural decidir sobre o valor das coisas, especialmente se este não era evidente ou se a questão analisada envolvia sutilezas – por exemplo, tanto no tombamento do prédio da Light (processo 1146-T-85), como no já citado da Estação da Luz (processo 944-T-76) se valorizaram os elementos estruturais metálicos das edificações como merecendo destaque e proteção específica, pelos motivos explicados nos estudos de tombamento, fator que pode não ser evidente em uma observação mais rápida da arquitetura dos prédios.

A proposta de se fazer longos estudos de tombamento faz ainda mais sentido quando o assunto é polêmico, como quando se propõe revisar uma decisão anteriormente tomada pelo IPHAN, nas situações em que é possível que sociedade ou

---

[1] Agradecemos a historiadora Júlia Wagner Pereira que recolheu este parecer como parte de seu estudo sobre a Gestão de Renato Soeiro na direção do IPHAN: PEREIRA, Júlia Wagner. *As coisas estão mudando... Estudo do discurso de patrimônio a partir dos processos de tombamento na gestão de Renato Soeiro no IPHAN (1967 – 1979).* Trabalho apresentado como parte dos requisitos para conclusão do Curso de Especialização em Patrimônio IPHAN/UNESCO. Rio de Janeiro, 2007 (mimeo).

algum grupo apresente contestações à proposta que está sendo feita ou ainda, como dissemos, nos casos em que os valores observados no bem não são dos mais visíveis ou se referem à questão da exemplaridade. Este último tipo de avaliação é uma que tem adquirido cada vez mais importância na casa, apesar de não ser uma visão recente. Como disse Rodrigo de Melo Franco, já no início da história da instituição:

> "As coisas que requerem preservação por se acharem vinculadas a fatos memoráveis da história do Brasil, não constituem apenas nos monumentos ou obras ligadas diretamente a algum episódio histórico nacional. Entendem-se também de notável valor histórico para os fins estabelecidos no Decreto-lei n° 25, todos os bens móveis ou imóveis que se possam considerar particularmente expressivos ou característicos dos aspectos e das etapas principais da formação social do Brasil e da evolução peculiar dos diversos elementos que constituíram a população brasileira."[2]

Ou seja, a preservação é feita através de um bem representativo de um processo ou categoria maior sem que ele mesmo tenha importância excepcional. Do ponto de vista prático isso implica que, além de se fazer um estudo da importância do processo ou categoria para a nação, é necessário justificar a escolha da coisa selecionada para proteção – e isso é feito através do estudo de tombamento.

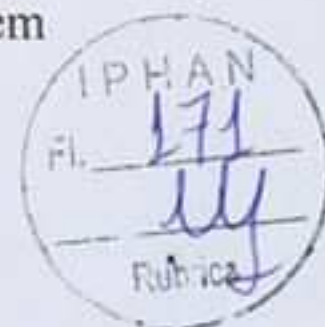
Estas considerações quanto à necessidade de estudos aprofundados se aplicam à imensa maioria dos bens que se propõem tombar. Em termos de estudos, pode-se dizer que o ditado popular "o que abunda não prejudica" é válido: quanto mais informações estiverem disponíveis, mais segura e garantida será a preservação dos valores culturais de um bem, mesmo que este não venha a ser tombado. Neste último caso, a simples documentação do processo serve para registro do objeto em estudo e esse registro poderá ser usado para recuperar a memória da coisa, mesmo que ela não exista mais no futuro.

Tudo o que foi dito acima pode parecer óbvio e já amplamente incorporado às práticas do IPHAN. Entretanto, há uma pequena categoria de bens que um estudo maior para justificar o seu tombamento parece ser dispensável (apesar de ser necessário para

[2] ANDRADE, Rodrigo M. F. de [Entrevista] "POSSUÍMOS obras de arte e monumentos que chamam a atenção de técnicos mundiais", *Jornal do Comércio*, Recife, 18 de agosto de 1939. Agradecemos a Marcus Tadeu Daniel Ribeiro pela referência, contida em seu trabalho *Patrimônio: dos "fatos memoráveis" à descoberta do cotidiano*. Rio de Janeiro, 2006 (mimeo).

efeitos de efetivação de uma ação de proteção). Esta categoria seria dos que se encaixam numa leitura estrita do que consta do Decreto-lei 25/27: as coisas "com vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil" ou que tenham "excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico". Estas seriam os monumentos ou objetos cujo valor seria auto-evidente por já ser reconhecido pela população nacional, como nos casos das penedias do Rio de Janeiro (Pão de Açúcar, Corcovado, etc. Processo 869-T-73); a estátua do Cristo Redentor (processo 1478-T-01) e o elevador Lacerda (processo 1497-T-02), elementos simbólicos incorporados em todo o território nacional como sendo formadores da imagem do que é nosso País. Há alguns casos em que esse reconhecimento de valor evidente excede até o âmbito nacional, como nos exemplos do Santuário de Bom Jesus de Matozinhos, com as estátuas dos profetas de Aleijadinho (processo 75-T-38); o Pelourinho (processo 1093-T-83) e o Conjunto Urbanístico de Brasília (processo 1305-T-90), para citar alguns monumentos que, além de tombados pelo IPHAN, foram inscritos nas listas de patrimônio mundial.

Ao fazermos a primeira leitura do processo de tombamento nº 1.473-T-2001, "Canoa da Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju, Estado de Sergipe", nossa impressão foi que o objeto que se propunha tombar, a canoa[3], facilmente se enquadraria nessa categoria de bens em que um estudo mais simples seria suficiente para dar encaminhamento ao Conselho Consultivo: para nós, o valor do objeto era óbvio, em múltiplos aspectos.

Infelizmente, no curto espaço de cinco anos passados desde o início do andamento do assunto, alguns desses valores se perderam, de forma que a apreciação destes não pode ser feita com a mesma facilidade. Resta ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural uma decisão muito mais complexa do que seria a situação do bem do que quando do início do processo, como veremos nos tópicos a seguir.

[3] Alguns autores consideram (Cf. COUTO, Ronaldo Graça. (Coord). *Embarcações Típicas do Brasil.* Rio de Janeiro: Index, s.d. p. 64) que o termo *canoa* não estaria corretamente aplicado no caso da Lusitânia, já que a mesma não é uma embarcação monóxila (feita de uma peça só de madeira). Isso nos parece ser um certo preconceito, já que essa definição estrita é limitada à região do Rio de Janeiro. Alves Câmara usa o termo canoa e esse é o nome pelo qual elas são conhecidas na região (e há canoas semelhantes feitas na região norte), de forma que manteremos o uso da palavra para designar essa embarcação. Cf. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil.* São Paulo: Editora Nacional, 1937. p. 97.

Mas, antes de iniciarmos a discussão sobre os valores, cremos ser necessário fazer uma descrição breve do objeto, pois os valores que serão discutidos estarão imbricados com a forma e natureza da canoa.

A canoa

Antes de iniciarmos, esclarecemos que a descrição baseia-se nas fotos disponíveis nos autos, pois não foi realizada uma vistoria no bem.

A embarcação é composta por um casco de tábuas corridas, ligadas entre si por cavernas duplas, sem quilha e, desta forma, o fundo da embarcação é chato. A proa da embarcação é em forma de colher, a popa termina em cadaste plano, bem inclinado, onde se encaixa um longo leme de saia, com uma cana igualmente longa. Nas laterais do casco estão presas duas bolinas (espadelas), uma em cada bordo. As obras vivas são demarcadas por uma pintura marrom, enquanto o resto do casco é branco, com detalhes decorativos, em padrão geométrico, de cores mostarda, vermelho e verde. O fundo da embarcação é coberto por paneiros pintados de verde. Na popa há um pequeno convés onde se posiciona o timoneiro e na proa a tolda, que dá nome ao tipo de embarcação. A canoa tem dois mastros, um colocado bem a vante, adiante da tolda, e outro no terço final da embarcação, a ré. Ambos tem um mastaréu e o pano é preso a uma retranca e carangueja, que tem movimento sobre o mastro, para içar a vela.

Segundo dados do processo, a embarcação seria uma canoa de capacidade de carga de "300 sacos" (15 toneladas), tendo 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações).

Ver caderno de imagens para os detalhes.

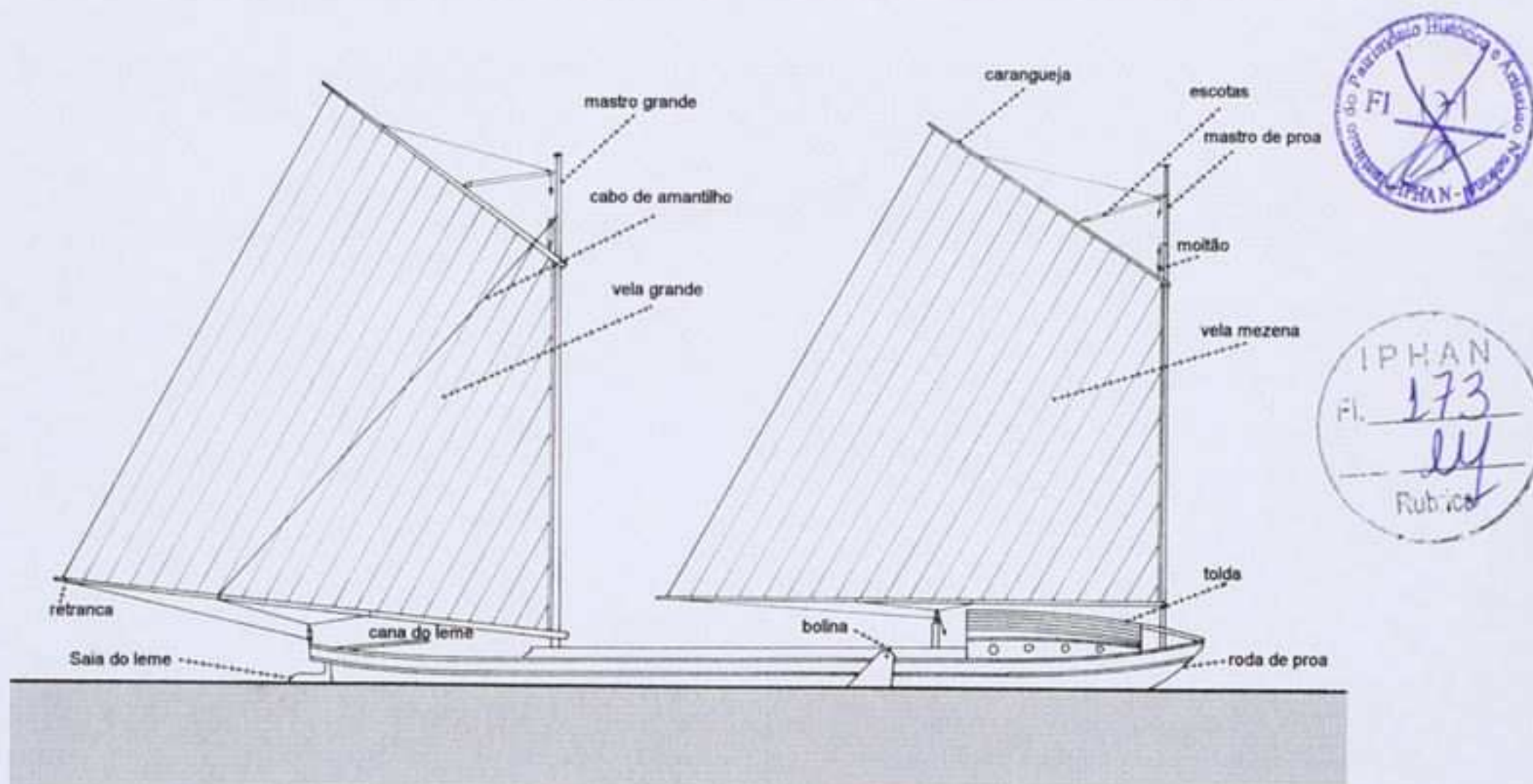



Figura 1 – elementos básicos de uma canoa de tolda sergipana[4]

Do ponto de vista histórico, sabe-se que as barcaças deste tipo já eram empregadas na navegação do baixo S. Francisco no século XIX, sua adoção sendo atribuída ao século anterior. Em 1877, o engenheiro Halfeld as descreveu da seguinte forma:

> "Imediato abaixo do porto da cidade de Penedo se constroem canoas grandes, barcos, lanchas e sumacas, de sofríveis dimensões, porém as madeiras são buscadas fora da comarca. A navegação é feita no rio por grandes canoas de 60 a 70 palmos [13,2 a 14,5 metros] de comprimento, e 8 a 10 palmos [1,8 a 2,2 metros] de largura, e de 4 a 5 palmos [0,9 a 1,1 m] de altura, que para carga, sendo ela muita, são unidas, ou ajoujadas, duas ou mais. Uma coisa notável é o cômodo para os viajantes. A chamada *tolda* na proa faz com que a lancha, ou canoa grande ofereça a forma de uma chinela ou tamanco. As velas são de grandes dimensões, duas para cada uma destas canoas, com as quais só viajam com vento à popa rio acima.
>
> As virações ou ventos só caem de 9 para 10 horas da manhã, e sopram cada vez mais crescida violência até às 11 e 12 horas da noite impulsando as embarcações com rapidez como se fossem movidas a vapor, cortando a sua proa com grande ruído as águas contra a correnteza mais forte do rio em espumantes ondas jogadas a cada lado de suas bordas,

[4] Adaptado de: COUTO, *op. cit.* p. 65.

até a lata noite, quando aparece a chamada *calada*, que põe tudo em silêncio"[5].

Valores

Quando se trata da inscrição de uma coisa nos livros do tombo não devemos esquecer nunca que esta ação está sujeita aos critérios e limitações do texto legal. Duas dessas limitações mais básicas são concernentes ao que pode ser inscrito e por que essa coisa pode ser tombada. Quanto ao que pode ser inscrito, o próprio texto da lei já estabelece uma série de limitações: tem que ser um bem imóvel ou móvel (e, portanto, tem que ser material) e sua conservação tem de ser interesse público (o ato do tombamento não pode ser arbitrário). Isso além de outras restrições menores, como o fato de não se poder tombar obras que estejam no Brasil vindos do exterior para intercâmbio cultural.

Contudo, afora as restrições quanto ao que pode ser inscrito há outras que são mais importantes. Essas são as relativas ao objetivo principal do Decreto-lei, que é a preservação de coisas de importância para a cultura nacional. Esse é um ponto muito importante, pois muita confusão é feita com relação ao que se protege – mesmo dentro do IPHAN.

Do ponto de vista estrito do Decreto-lei 25/37, deve-se ter em mente que as categorias de valores que podem ser acauteladas são limitadas: os bens têm que ter importância para a história, arqueologia, etnografia, arte do País ou, serem monumentos naturais, sítios ou paisagens com feição notável – todos valores culturais, dependendo da apreciação do homem para serem compreendidos. Desta forma, não se cogitou a proteção de bens de valores científicos, nem que fosse pela dificuldade de encarar esses do ponto de vista cultural – em que livro do tombo se inscreveria uma mandíbula de dinossauro, de relevância paleontológica? Em que livro se inscreveria um raro fragmento de rocha, de importância geológica? Seria no livro paisagístico? Um contra-senso, pois esses bens não são paisagens e só podem ser plenamente entendido por uma

[5] HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. *Atlas e relatório concernente à exploração do Rio São Francisco*, 1860. Apud. CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937. pp. 97-98.

minoria da sociedade, que domina esses campos da ciência, ao contrário de valores que seriam, em tese, mais "universais" (ou pelo menos, mais "nacionais")[6].

Assim, dentro da questão dos valores estritos abordados pelo Decreto-lei, cremos que a Canoa poderia ser vista dentro de três deles, que passaremos a discutir individualmente.

Valor Artístico

O valor artístico é um dos mais tradicionais e aplicados no IPHAN, sendo considerado como o "mais restritivo", tendo em vista que a aparência de um bem não pode ser alterada, sem que as características estéticas que dão suporte a esse valor sejam comprometidas. Isso não é exatamente o caso do valor histórico, onde o valor protegido é mais abstrato – a casa natal de uma personalidade não deixa de ser a casa natal, mesmo que se modifique sua estrutura interna. Contudo, apesar de ser um valor tradicional, é um cuja aplicação é complicada, pois a definição do que é "arte" é muito controversa.

Segundo Kant, a Arte seria um ato consciente, de vontade, prático e que não se originaria de uma compulsão impositiva, como no caso dos ofícios ou outras atividades onde a recompensa seria o pagamento e não a arte por si mesma[7]. Isso, contudo, é muito restritivo, pois elimina toda a produção feita por salário ou por pagamento do escopo da arte, transformando esses produtos em atividades de *ofícios*, como se um Rembrant não pintasse para vender seus quadros. Na verdade, as clássicas *sete artes livres*[8], ou as sete artes clássicas da poesia[9] seriam aquelas que uma pessoa de tempo livre poderia se dedicar sem preocupações de como ganhar a vida (supostamente por já ser rico ou ser sustentado por outros). Na Antiguidade, alguns campos que hoje consideraríamos como

---

[6] É possível que um objeto que tenha valor científico venha a ser acautelado pelo Decreto-lei, mas somente quando outros valores que possam ser percebidos nele são apreendidos pela sociedade. Essa incorporação, contudo, transforma a natureza do valor – de científico passa a cultural. Deve-se observar também que a incorporação pela sociedade de um valor científico pode ser muito complicada para a própria ciência. Os casos do "homem de Piltdown", os ossos usados para justificar as teorias de Lombroso ou o crânio do homem de lagoa Santa, que têm valores históricos, são todos eles renegados pela ciência, que os vê como símbolos de falsas teorias ou, pelo menos, como provas de postulados ultrapassados ou inconclusivos, apesar de terem tido sua importância para as ciências, em determinado momento histórico.

[7] KANT, Immanuel. *The Critique of Judgement*. Chicago: Encyclopædia Britannica, 1952. p. 524.

[8] Gramática, retórica, dialética, aritmética, geometria, música e astronomia.

[9] Na Grécia, as sete musas que auxiliavam no trabalho criativo dos artistas eram: *Calíope* (musa da poesia épica), *Euterpe* (música lírica), *Clio* (musa da história), *Erato* (poesia erótica), *Melpomene* (tragédia), *Terpsichore* (dança), *Thalia* (comédia e poesia bucólica) e *Urânia* (astronomia).

das "belas artes", tais como a escultura e a pintura, eram vistos como atividades manuais, muitas vezes a serem relegadas à escravos. Apesar da incorporação de outros campos à definição do que seria arte (ou "belas artes"), continua a haver uma forte divisão entre o que seria "verdadeiramente" artístico (as belas artes) e o que seria artesanto ou ofício, uma divisão que muitos, hoje em dia, veriam como artificiosa.

Levando em conta essa restrição no tocante ao que seria arte, pode-se dizer que, de certo ponto de vista, o Decreto-lei foi um avanço conceitual na questão do tratamento do assunto no Brasil. O anteprojeto de Mário de Andrade para o instituto dava grande ênfase à questão da arte, falando de arte arqueológica, arte ameríndia, arte erudita (nacional e estrangeira) arte histórica, arte popular e arte aplicada (nacional e estrangeira)[10]. Ou seja, apensar de ampliar o que seria o conceito de arte, a compartimentava em diversas categorias e, o que seria pior, em divisões estanques, já que na sua proposta não seria possível inscrever um bem em mais de um livro, levando a uma grande hierarquização de valores. Segundo o autor da proposta, um bem seria inscrito no livro histórico quando a carga de informação histórica dele fosse "legítima", como no caso de uma gravura de Rugendas. No caso de uma obra de arte retratando um evento histórico, mas não de forma fiel, como o quadro da primeira missa, ela seria inscrita no livro de belas artes. Será que o quadro de Victor Meirelles não tem valor histórico por si mesmo? Será que as pinturas de Debret não teriam valor artístico? Essas foram dúvidas solucionadas com o Decreto-lei, que não previu essa divisão tão rígida no tratamento da questão dos valores – não haveria diversas formas de arte, somente duas, as "belas artes" e as "artes aplicadas". E, felizmente, o IPHAN praticamente não se utilizou do livro de artes aplicadas, de forma que, na teoria, para a Instituição não havia esse tipo de divisão artificiosa. Tudo poderia ser arte.

Infelizmente, essa abertura conceitual não foi muito explorada no Patrimônio. O Instituto, depois de um período de maior liberalidade no início da história institucional, passou a encarar o livro do tombo das belas artes com uma visão tradicionalista, muito preso a definições academicistas do que seria "arte". Assim se entende, por exemplo, a relutância que Lúcio Costa tinha com relação ao ecletismo, pois o mesmo não seria um estilo, mas uma colagem de características de outras épocas ou, como ele mesmo

[10] ANDRADE, Mário de. Anteprojeto para criação do Serviço do patrimônio artístico nacional. IN: BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980. p. 92.

escreveu, não se tratava de "um 'período' da história da Arte, mas de um hiato nessa história"[11] ou uma discussão recente no âmbito do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização, onde se sugeriu, que para fins de fiscalização do comércio de bens culturais que estariam protegidas, entre outras categorias, as:

> As obras de arte até o século XIX relacionadas à produção das artes plásticas e visuais, de excepcional valor histórico-artístico, produzidas no Brasil e no estrangeiro, concebidas como formas expressivas que utilizam de técnicas de produção e materiais para construir formas e imagens que revelem uma concepção estética e poética, representativas de um estilo ou movimento artístico- histórico[12]

Uma visão, que apesar de não ser a única definição usada para definir o que é obra de arte (em termos de fiscalização do comércio, como dito acima), privilegia aspectos tradicionais, ligados a "estilos" e "movimentos artísticos históricos".

Desta forma, a visão de arte e as inscrições no livro de belas artes do IPHAN podem ser vistas, grosso modo, como uma continuidade de práticas antigas, onde a arte ainda era muito ligada com a atividade erudita, sem relações direta com o trabalho – este ainda visto como artesanto[13] ou como objeto apenas de valor histórico.

Isso, de certa forma, parece-nos ser problemático, pois restringe um pouco a ação do Patrimônio no que tange às produções tradicionais – o que nos leva à razão deste tópico do parecer. Conversando com o colega Luis Fernando Franco, este apontou uma coisa que consideramos importante ao analisar as embarcações do São Francisco: há uma grande valorização de aspectos desses barcos – *como obra de arte*. É o caso das carrancas, que geraram uma grande produção de pesquisa sobre seu valor artístico[14].

---

[11] COSTA, Lúcio. Apontamentos para a resposta ao of. /50 – P/72, do Clube de Engenharia, 4 de setembro de 1972. IN: PESSOA, José (org.). *Lúcio Costa : Documentos de trabalho*. Rio de Janeiro : I-PHAN, 1999. p. 275. O documento trata da proteção de bens arquitetônicos ligados ao ecletismo, solicitada pelo Clube de Engenharia, sendo que a opinião do renomado arquiteto era contrária a preservação dos edifícios com essas características que fossem de propriedade privada.

[12] DEPAM – IPHAN - Gerência de Bens Móveis e Integrados. *Considerações sobre o Registro Especial do comerciante de obras de arte, manuscritos e livros antigos ou raros*. Rio de Janeiro, 01 de março de 2007. Devemos frisar, contudo, que a definição citada é parte de um documento preliminar, para discussão do corpo técnico, não podendo ser considerado como a posição da instituição sobre o assunto.

[13] Artesanato na definição comum, como o produto do artesão, aquele que se faz por conta própria, objetos de uso doméstico, imprimindo-lhes cunho pessoal, ao contrário do operário fabril. Cf. SILVA, Benedito (org). *Dicionário de Ciênicas sociais*. Rio de Janeiro : Fundação Getúlio Vargas, 1987. verbete artesanato. p. 84

[14] Ver as obras: MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa do Tocantins e carrancas do São Francisco*. IN: *Navigator*, número 10, dezembro de 1974; MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa*

Elas hoje são objetos de grande valor para coleções (ver o caso da coleção João Maurício de Araújo Pinho). Contudo, como o arquiteto Franco apontou com imensa propriedade em um parecer: "aparentemente, o interesse etnográfico, ao se fixar no aspecto mágico das carrancas, esqueceu-se da base flutuante de vida material que determinou as transposições imaginárias"[15] – as embarcações.

Ou seja, em nossa opinião e seguindo o que coloca o arquiteto Luiz Fernando Franco, fica evidente uma certa contradição no modo de encarar as embarcações do Rio São Francisco: se por um lado um dos seus elementos constitutivos pode ser – e é – visto como obra de arte, porque o próprio barco não o poderia ser? Por um atributo mágico qualquer, que transformaria a produção daquele pequeno pedaço do todo, a carranca, em um trabalho criativo, enquanto o resto seria apenas artesanato, ou até menos do que isso, incapaz de ser inscrito no livro do tombo de belas artes?

Colocamos aqui um trecho da obra de Paulo Pardal sobre as carrancas:

> "Indubitavelmente as figuras de barca do São Francisco constituem as peças de arte popular mais originais e as únicas de solução genuinamente brasileira, em nosso vasto folclore artístico.
>
> Sobre elas, diz Vasconcelos Maia (1959): 'Têm riqueza de concepção ousadia de forma, liberdade de execução, trazendo viva, como na carne, em sua madeira dura, por instrumentos rudimentares trabalhada, todo o esplendor da coisa brasileira. É a madureza e a pureza duma autêntica estética primitiva. Sua forma é áspera como suas soluções. E transmite, com o vigor de sua arte, todo o espírito inquieto, supersticioso e místico de um povo plástico por excelência'.
>
> As carrancas do São Francisco são uma manifestação artística coletiva, com caracteres comuns, respeitadas as individualidades de cada artista, como não se encontra em nenhum outro local ou época. Fruto da criação de uma cultura e de uma região isoladas do resto do País e do mundo, cujos artistas populares, a partir da idéia de esculpir uma figura de proa, criaram soluções plásticas próprias de ele-

portuguesas e brasileiras. IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975; PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco e figuras de proa de outros rios*. IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975; PARDAL, Paulo. Carrancas do São Francisco. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979, PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974 e VALLADARES, Clarival do Prado. *Guarany: 80 anos de carrancas*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

[15] FRANCO, Luiz Fernando P. N. Arquiteto do SPHAN, *Informação de 14 de março de 1984.*, processo 1112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

> de elevado conteúdo artístico e emocional, que provocam verdadeiro impacto. Possivelmente até negativo em alguns, mas esta é uma das características de uma verdadeira obra de arte: criar o impacto. Pode haver quem não aprecia as carrancas, mas jamais quem a elas fique indiferente"[16].

Se modificarmos o trecho acima, substituindo a palavra "carranca" por "canoa sergipana" o texto ainda faria sentido e seria uma representação da verdade, pois as canoas também são "fruto de uma cultura e de uma região isoladas do resto do País e do mundo, cujos artistas populares [os mestres carpinteiros], criaram soluções plásticas próprias *de elevado contudo artístico e emocional, que provocam verdadeiro impacto*".

Ou, como colocou um observador dessas canoas:

> "Nada mais poético do que vê-las com suas duas brancas velas orientadas fendendo as águas do rio; encontram-se seis e mais juntas, semelhando um bando de cisnes com as asas abertas a vogar por sobre as límpidas e quietas águas de um lago, o que reúne um novo encanto aos encantos, que temos rapidamente esboçado"[17].

O nosso problema – em especial com relação ao assunto específico da canoa *Lusitânia* – é que realmente não temos uma resposta para a questão: se o conceito de arte se expandiu com relação a uma visão restrita do que seria "obra de arte", quais são os limites dessa expansão? Qualquer produto individualizado (em oposição aos feitos em série) poderia ser inscrito como obra de belas artes? E as obras de desenhistas industriais, como poltronas bergère ou semelhantes, que são consideradas como uma forma de obra de arte, mesmo tendo sido produzidas em massa pela indústria mecanizada?

Do ponto de vista específico do abaixo assinado, reconhecemos que a aplicação do livro do tombo artístico não pode ser indiscriminada. De fato, ao longo de anos de trabalho com a questão do tombamento, só propomos a inscrição de dois bens nesse livro: a estação da Luz, em São Paulo e a Casa de Detenção de Recife (este ainda não avaliado pelo Conselho Consultivo). Em ambos, apesar de serem objetos que a forma de trabalho mais tradicional no IPHAN não viu como "obras de arte", nossa proposta para

[16] PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco*. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979.

[17] MEMÓRIAS da viagem de Suas Majestades Imperiais às Províncias da Bahia, Pernambuco, Parahyba, Alagoas, Sergipe e Espírito Santo. Rio de Janeiro: Pinto de Sousa, 1861. apud. CÂMARA, *op. cit.* p. 97.

inscrição no respectivo livro baseou-se numa leitura do objeto como artefato criado com intencionalidade de se tornar um monumento, por sua grandiosidade ou por sua implantação no espaço urbano.

No caso das canoas em geral – e da *Lusitânia* especificamente – não podemos aplicar esse mesmo raciocínio. Certamente houve um cuidado na construção da embarcação e ela, assim como suas irmãs, compartilham de determinadas características decorativas que mostram uma intenção de as transformarem de objeto estritamente utilitários em outro que *também é* agradável à vista, como no caso de suas velas tingidas (não só para dar vida a embarcação, mas também para proteger os panos do mofo) e, principalmente, as pinturas de motivo geométrico.

Figura 2 – popas de canoas em Sergipe, com decorações geométricas.

Segundo VIEIRA: "Estes belos motivos geométricos ornamentando as popas das embarcações de pesca, ainda são usuais no s rios e no litoral sergipano"[18].

Entretanto, se os barcos – e a *Lusitânia* – podem ser vistos como indo além de objetos de caráter meramente utilitário, certamente não foram feitos com a visão tradicional de obra de arte, de Kant, na qual o objeto artístico não pode ser resultado de uma compulsão impositiva, um objeto produzido por pagamento – afinal, o resultado prático do trabalho do construtor naval é um barco e não um objeto criado simplesmente para apreciação estética. No caso, não se pode dizer que tenha havido uma *intenção* de produção de um objeto de arte, apesar de todo o esforço feito para torná-lo visualmente agradável e singular, quando comparado com outras canoas semelhantes.

Desta forma, sem ter havido a intencionalidade de criação de um objeto que possa ser visto como artístico, mesmo em uma visão ampliada, e sem que haja um consenso sobre quais sejam os objetos que podem ser inscritos no livro do tombo de belas artes e quais os critérios a serem seguidos nesse caso, não ousaremos propor a

[18] VIEIRA FILHO, Dalmo. *Viagem de Reconhecimento dos barcos tradicionais brasileiros*. IN: *1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro*. São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005. p. 53

inscrição do bem nesse livro, apesar de julgarmos relevante apresentar essa questão para ponderação de quem ler esse parecer.

Valor Histórico

O valor histórico é um que cremos que poderia ser mais facilmente associado ao bem, pelo menos no IPHAN. Afinal, a instituição tem, de longa data, uma preocupação com a questão da preservação da memória dos caminhos de penetração do país, o assunto aparecendo de forma explícita no título em alguns processos (como no caso da *Capela da Fazenda de N. S.ª da Conceição do registro do caminho Novo,* processo 815-T-69) ou mais oculta, como no caso da Igreja: Conceição (Matriz) em Pati de Alferes (processo 852-T-72), onde o valor do bem, como estando ligado ao caminho novo foi abordado no parecer de tombamento do Conselheiro Gilberto Ferrez e há muitos outros tombados nessa linha. De fato, o assunto das vias de penetração é recorrente, aparecendo, por exemplo, no plano de ação plurianual de 2007-2010, com ações tratando do caminho histórico de Mambucaba (RJ-SP), caminhos das tropas (SC) e outros[19].

Isso é um ponto importante para consideração em vista dessas propostas de novos acautelamentos. Em nossa opinião, o tombamento de vestígios dos caminhos de penetração é uma atividade problemática: as vias em si são de preservação muito complexa, pois o seu uso como caminho implica, necessariamente, na adaptação às novas condições de tráfego que quase que inevitavelmente vão destruir as características originais do leito. Por exemplo, não se discute a relevância histórica do Peabiru, o caminho indígena que levava do Oceano Atlântico ao Peru. Esse, entretanto, era uma trilha que pouco se distinguia – se é que se distinguia – da paisagem circundante, e

[19] No momento, o DEPAM tem em andamento cerca de vinte processos com bens relacionados à questão dos caminhos e vias de penetração: 518-T, Calçada de Lorena, São Paulo/SP; 760-T-65, Ponte Boa Vista. Recife/PE; 858-T-72; Estação Ferroviária: Antiga, Campina Grande/PB, 921-T-75, Estação do Brum, Recife/PE; 1041-T-80, Estação Ferroviária, Guaratinguetá/SP; 1074-T-82, Caixa D'Água de Rio Grande/RS; 1174-T-85, Fábrica de Tecidos São Luiz, Itu/SP; 1184-T-85, Ponte metálica da rede ferroviária federal sobre o Rio Itapui-Acú, Blumenau/SC; 1204-T-86, Estação Ferroviária de Além Paraíba, Além Paraíba/MG; 1219-T-87, Ponte: Marechal Hermes, Pirapora/MG; 1354-T-95, Ponte Ferroviária na cidade, Quixeramobim/CE; 1359-T-95, Farol Salinas; Salinópolis/PA; 1407-T-97; Prédio da Estação Júlio Prestes, situado na Praça Júlio Prestes nº 148, São Paulo/SP; 1415-T-98, Prédio da Estação Ferroviária, Crato/CE; 1421-T-98, Remanescentes da Estrada Real na Chapada Diamantina/BA; 1433-T-98, da Ponte dos Dois Arcos; Pelotas/RS; 1440-T-99; Ponte Paulo de Frontin; Miguel Pereira/RJ; 1447-T-99, Prédio da Estação Ferroviária, Alegrete/RS; 1462-T-00, Canal Artificial entre Macaé e Campos/RJ; 1.055-T-82, museu Rondon, em Vilhena/RD e 1.527-T-05, Pátio Fer-

qualquer tentativa de uso, mesmo turístico, desse caminho vai implicar em modificações na sua estrutura. Esse é um problema que já constatamos numa vistoria feita na estrada da Serra da Calçada, em Mangaratiba (processo 768-T-66).

Figura 3 – suposto trecho do "Peabiru"[20].

A estrada da serra da Calçada, construída na 2ª metade do século XIX para ligar a zona produtora de café do vale do Paraíba com o mar, tinha como interesse histórico (além do próprio caminho, que poderia servir de exemplo para esse contexto histórico), a sua forma de construção, feita dentro dos princípios modernos da engenharia da época, com a construção de um leito em terra, lastreado com brita e esse pavimentado com pedras irregulares, com drenos laterais, pedras de quilometragem e outras obras-de-arte de vulto, inclusive uma magnífica ponte de cantaria, em arco abatido (Ponte Bela). A construção da represa de Ribeirão das Lages em 1938, que destruiria a Vila de São João Marcos, contudo, viria interromper o caminho em diversos lugares. Uma nova via foi feita, aproveitando trechos da antiga, enquanto outros pedaços da estrada entre segmentos submersos pela represa ficaram sem uso, abandonados e sem manutenção. Do ponto de vista da preservação do caminho em si, os trechos que se mantiveram em uso foram adaptados para o tráfego "moderno" nas décadas de 40 e 50: a via, que antes era simples, foi duplicada, passando a ser "de mão dupla" e perdendo os marcos de quilometragem originais, o calçamento original de pedra sobre lastro de brita se perdeu, desgastado pelo uso regular, bem como as obras-de-arte. O que resta hoje é apenas uma idéia do traçado original, de forma que nosso parecer foi que a estrada tinha sido destruída (parecer 68/2000 de 19 de julho de 2000 – não acatado pela presidência do IPHAN, que remeteu o assunto para a 6ª SR, para reestudo, onde se encontra até hoje).

roviário, usina de creosotagem e conjunto arquitetônico da estação Francisco Bernardino, Município de Juiz de Fora/MG.

[20] LANGER, John. Caminhos Ancestrais. *Nossa História*. Ano 2. nº 22, p. 20.

Essa situação, parece-nos, deve ser comum em se tratando de caminhos e estradas e, dessa forma, a *proteção* de valores ligados a esses caminhos ficaria restrita a elementos associados ao mesmo: algumas obras-de-arte (mas não todas, especialmente as operacionais), vestígios arqueológicos (como os muros de pedra e currais dos caminhos das tropas em Santa Catarina), prédios (estações, pousos, igrejas, etc – ou seja, o campo de trabalho normal do IPHAN) e bens móveis ligados à atividade, especialmente os já musealisados. Esse último ponto é importante, pois se deve levar em consideração que, ao contrário dos imóveis, o uso implica em necessidades de manutenção que podem comprometer o próprio bem. A *Lusitânia* é um bom exemplo desse problema, como veremos mais adiante.

No caso do São Francisco, o assim chamado *Rio da Unidade Nacional,* a questão de sua importância histórica como via de penetração e caminho não pode ser menosprezada[21]: sendo uma das bacias de navegação mais longas do país, indo do interior de Minas Gerais até o mar, com a interrupção causada pela cachoeira de Paulo Afonso, ele servia como elemento de ligação entre os currais de criação de gado da Bahia com as zonas povoadas de Minas Gerais. Como diria um autor: "o rio funciona como matriz, distribuindo a gente para os confins do mundo brasileiro, misturando o do sul com o do norte e empurrando-os ambos para novas direções quando, por exemplo, a miragem dos diamantes do Araguaia reclama 'brabos para decepcionar'"[22].

[21] Há uma imensa quantidade de livros que tratam da questão, podendo-se citar, entre outros: CARVALHO, Orlando M. *O rio da Unidade Nacional – o São Francisco.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937; ROCHA, Geraldo. *O Rio de São Francisco, fator precípuo da existência do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940; MIRANDA. Agenor Augusto. *O Rio São Francisco: como base de desenvolvimento econômico de nosso vasto interior.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

[22] CARVALHO, *op. cit.* p. 12.

Figura 4 – mapa do trecho navegável do alto e médio São Francisco
Indo de Pirapora (MG) até Boa Vista, com ramais até Paracatú (MG), Santa Maria, Barreiras e São Marcelo (BA), interligava-se com a malha ferroviária do Sudeste em Pirapora e com a do Nordeste em Juazeiro/Petrolina.

A navegação inicial acima da cachoeira de Paulo Afonso era totalmente feita em embarcações de propulsão a vela, remo ou vara, sendo que a partir de 1869 os barcos tradicionais passaram a competir com a navegação a vapor[23], sem contudo, perder a importância – de fato, a Marinha chegou a instalar uma capitania dos portos em Pirapora e uma escola de aprendizes marinheiros, para aproveitar o potencial humano ribeirinho, já acostumado com as lides marinheiras.

[23] NEIVA, Rubens, Viana. *Navegação do São Francisco.* IN: *Navigator*, número 8, dezembro de 1973. p. 24

Figura 5 – frontispício do Atlas da Exploração do São Francisco.

Da obra sobre a viagem feita pelo engenheiro Halfeld, por ordem do Imperador, entre 1852 e 1854.

Em 1940, a Viação Baiana do São Francisco matinha em operações sete barcos a vapor (448 toneladas brutas e 699 toneladas de carga), com também sete linhas em tráfego. A Navegação Mineira do São Francisco tinha oito unidades, com 55 toneladas brutas e 766 toneladas de carga, com apenas duas linhas de tráfego:

Tabela 1 – Viação Baiana do São Francisco – trechos servidos

Cidades servidas	Distância
Juazeiro a Pirapora	1.370 km
Januária a Pirapora	328 km
Juazeiro a Barreiras	789 km
Barra a São Marcelo	380 km
Juazeiro a Boa Vista	150 km
Juazeiro a Santa Maria	850 km

Tabela 2 – Navegação Mineira do São Francisco – trechos servidos

Cidades servidas	Distância
Pirapora a Juazeiro	1.370 km
Pirapora a Buriti	889 km

Mesmo com a aparente importância do tráfego a vapor nesse trecho do rio, deve-se dizer que as barcas a vela do São Francisco não foram logo superadas pelas "gaiolas" a vapor. Apesar das barcas não terem boas qualidades náuticas (eram lentas e pesadas[24]) e de sofrerem o imenso inconveniente de não poderem se valer sempre do vento para se moverem, tendo que recorrer as varas – que causavam cicatrizes terríveis no peito dos *remadores* – a própria escala do comércio ribeirinho, atendendo uma grande quantidade de povoados e habitações espalhados ao longo do rio, que não podiam ser servidos de modo regular pelos grandes vapores, deu uma sobrevida à essas embarcações que, contudo, não conseguiram resistir à introdução e competição do transporte rodoviário.

[24] COUTO, *op. cit.* p. 62.

As carrancas, as obras de arte características dessas embarcaçoes, ficando restritas ao campo da história das artes, como colocado acima e os remeiros à tradição literária[25]. Mesmo os barcos a vapor não tiveram condições de suportar a mudança de costumes causada pelas mudanças tecnológicas e sociais – já no final da década de 1970 os últimos vapores do alto e médio São Francisco estavam saindo de serviço, hoje em dia restando apenas um deles, o *Benjamin Guimarães*, tombado pelo IEPHA e mantido em funcionamento pela prefeitura de Pirapora, em condições não-operacionais, estando musealizado.

No caso, o que importa é que o aspecto da penetração do interior do Brasil pelos rios foi de suma importância para a história nacional. Apesar disso, para o IPHAN o trabalho de preservação é problemático, os vestígios materiais mais importantes dessa história, pelo menos no que tange ao alto e médio São Francisco, se perderam. A preservação da "via", o próprio rio, em termos de tombamento seria complicada, se não impossível. A derrubada das matas ciliares, a ocupação maciça das margens do rio e o represamento do curso causaram o assoreamento do leito, inviabilizando a navegação de maior calado. Por outro lado, a própria construção de barragens para regular a vazão do rio trouxe problemas imprevistos, além do assoreamento. O lago de Sobradinho é tão grande que suas águas estão sujeitas à ação das marés, sendo que estas criam ondas, que impedem a navegação em barcos tradicionais[26]. Do ponto de vista dos bens associados à navegação a preservação não é menos problemática. Como colocou o Arquiteto Luiz Fernando Franco sobre o pedido de tombamento dos três vapores que restavam no São Francisco em 1984:

> "Ao contrário, seria de se lembrar que outras prioridades tenham adiado iniciativas sobre esse tipo de material se, porventura, o abordássemos não só da história econômica do país e dos meios de transporte que possibilitaram, como também do ponto de vista de uma atividade imediatamente produtiva e criativa, capaz de firmar tradição, de criar modelos próprios, de adaptar formas oriundas de outras regiões. Soa, de fato, como ironia triste que a iniciativa seja tomada com relação a vapores construídos no estrangeiro e cuja atividade no São Francisco coincide com o início do *fim de uma tradição viva da construção naval local*, cujos

[25] NEVES, Zanoni. Os remeiros do São Francisco na literatura. Revista de Antropologia, São Paulo, USP, 2003, v. 46 Nº 1.

[26] TRANSPORTES aquaviários http://www.transportes.gov.br/Modal/Hidroviario/SaoFrancisco.htm. Acesso em março de 2007.

produtos coexistiram até tempos recentes com os vapores, fazendo-lhes mesmo dura concorrência."[27]

Figura 6 – bacia do São Francisco.
Mostrando o tamanho dos lagos artificiais criados pelas represas de sobradinho e Paulo Afonso.

No caso dos vapores (ou do vapor, pois apenas o Benjamin Guimarães sobrevivia em 1988), a decisão foi pelo arquivamento do processo[28], mais em função do bem já estar tombado pelo Estado do que tendo em vista uma avaliação da importância do mesmo. Contudo, não podemos deixar de concordar com as palavras do arquiteto Franco, que seria uma ironia triste tombar um vapor construído no estrangeiro e em data relativamente tardia, 1913, independente de sua eventual relevância, quando não conseguimos preservar os elementos que realmente deram significado à atividade de navegação fluvial, do ponto de vista da história econômica: as barcas do alto e médio São Francisco.

[27] FRANCO, *op. cit.*
[28] ARNAUT, Jurema Kopke Eis. *Informação nº 68, de 25 de julho de 1988*, processo de tombamento 1.112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

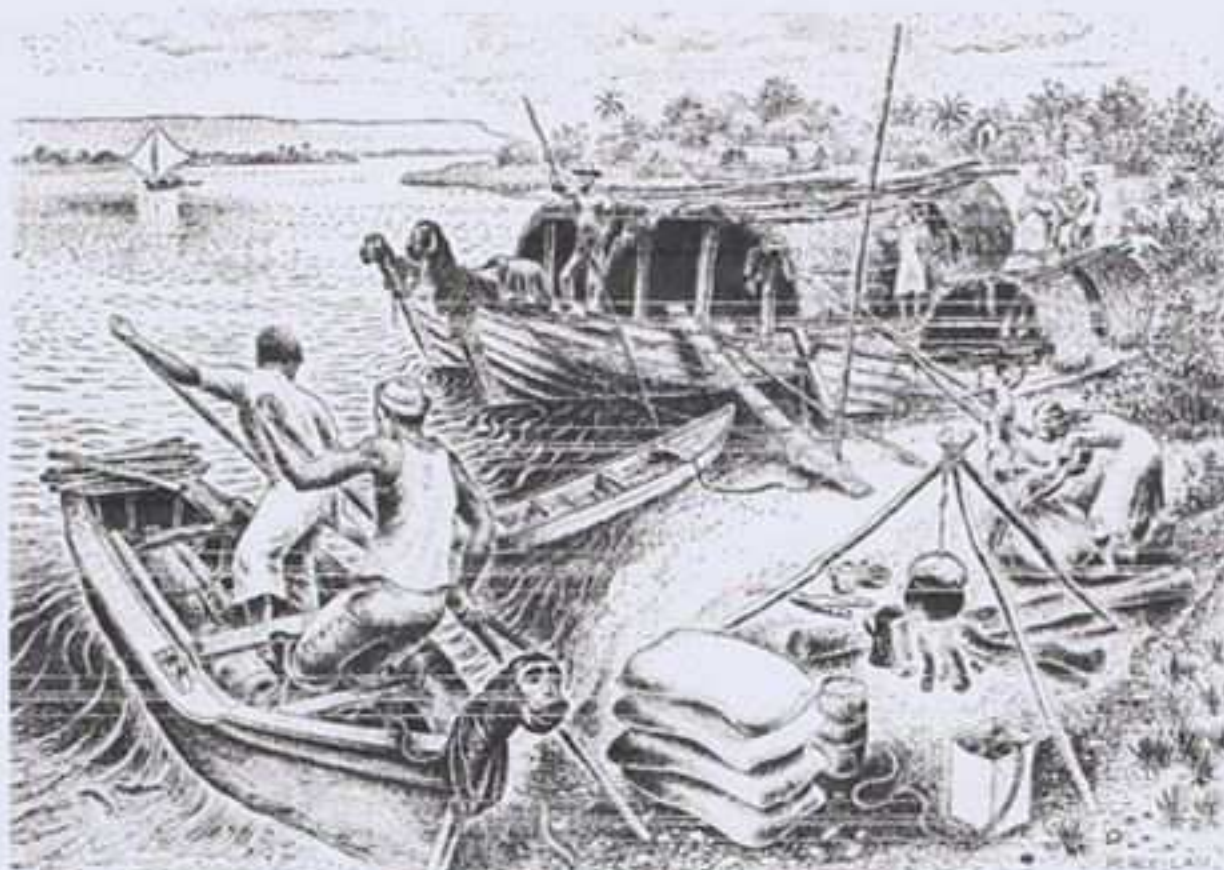



Figura 7 – pequenas embarcações do médio e alto São Francisco

Eram as que originalmente usavam as famosas carrancas. Observar o uso das varas. No meio do rio, uma *barca* do São Francisco, com dois panos envergados em um só mastro, com duas retrancas, típico da região, onde era apelidado de *Ema*. Hoje em dia nenhum desses barcos existe mais[29].

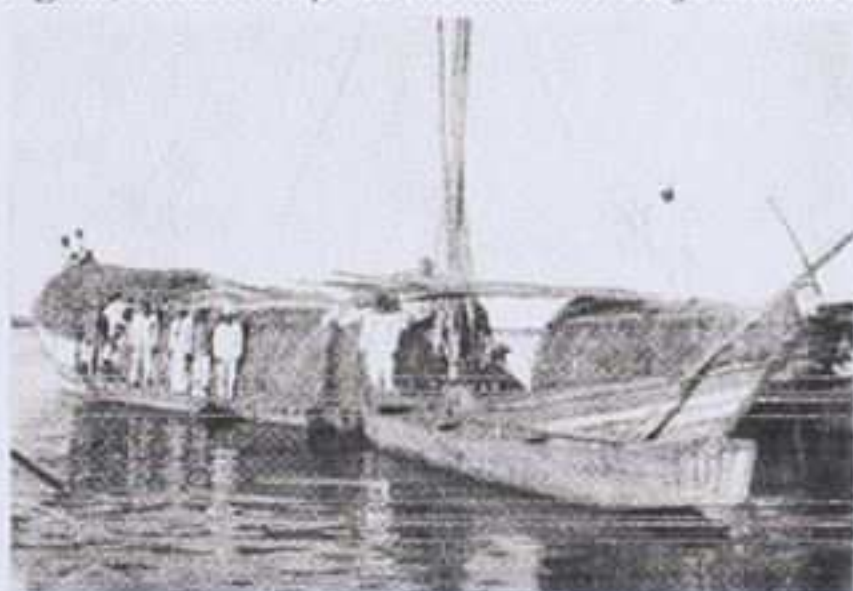



Figura 8 – embarcações do alto São Francisco.

A esquerda, barcos de tamanho médio que trafegavam no rio São Francisco na década de 1930, com calado de 1,10 metro e com capacidade de 30 toneladas[30]. Na direita, o vapor Benjamin Guimarães, tombado pelo IEPHA[31].

No caso da *Lusitânia*, devemos dizer que, curiosamente, a importância histórica da navegação do baixo São Francisco não é tão evidente quanto a do alto e médio. Apesar do trecho navegável do rio acima da cachoeira de Paulo Afonso ser muito longo, com cerca de 1.400 km, a cachoeira é realmente um grande obstáculo e o ponto terminal da linha, Juazeiro/Petrolina, era servido por estradas de ferro, que podiam completar o translado das mercadorias/passageiros para os portos de maior movimentação (Recife e Salvador). Por outro lado, havia a possibilidade de embarcações de maior porte

[29] PERCY LAU. Barqueiros do São Francisco. IN: SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949. pp. 118-119.

[30] SILVA, *op. cit.* pp. 160-161.

[31] SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.

pelo rio São Francisco até bem longe de sua foz – a navegação a vapor até Piranhas foi estabelecida já em 1869. Desta forma, se entende o texto de Richard Burton, que ao escrever um livro com o título "Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico", interrompe seu trabalho após ultrapassar a cachoeira da Paulo Afonso, dedicando apenas umas poucas linhas ao resto de sua viagem até o oceano[32].

Figura 9 – bacia do São Francisco.

Deve-se observar que a maior parte dos rios da bacia não eram navegáveis e muitos que o eram no século XIX, já não são mais[33].

Sendo o trecho navegável no baixo São Francisco relativamente curto (apenas 3,9% da bacia do rio se encontram em Alagoas e Sergipe), não se pode dizer que o rio ali teve a mesma importância da parte acima de Paulo Afonso. Contudo, não é um elemento desprezível, tendo sido a via de navegação empregada para levar a produção das margens para a foz do Rio. Por exemplo, a famosa fábrica de linhas de Delmiro Gouveia funcionava além da cachoeira de Paulo Afonso e enviava seus produtos por ferrovia até Piranhas e de lá para Penedo e depois Maceió por embarcações. Nesse sentido, a avaliação da importância nacional da via é muito mais complexa. Certamente não poderíamos dizer que, numa leitura estrita do Decreto-lei, esse trecho do rio e os bens a ele associados, poderiam ser considerados como *de valor excepcional.*

[32] BURTON, Richard. *Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico.* Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : EDUSP, 1977.

[33] SILVA, op. cit. p. 147.

Entretanto, essa visão estrita de excepcionalidade nunca foi vista como sendo o único fator, no IPHAN, que justificava o tombamento. Como colocado por seu diretor já em 1939, o acautelamento dar-se-ia também tendo em vista os elementos "*particularmente expressivos ou característicos dos aspectos e das etapas principais da formação social do Brasil e da evolução peculiar dos diversos elementos que constituíram a população brasileira*" (ver nota 2, acima). Desta forma, a análise da questão não deve ser vista tão somente em termos da representatividade da canoa dentro do processo histórico da navegação do São Francisco, ainda mais que consideramos ser pequena esta importância, como dissemos acima. Contudo, ao pensarmos em termos da relevância da própria questão da navegação fluvial – e em especial a navegação a vela – para a história do Brasil a representatividade do objeto em estudo adquire uma outra relevância.

Figura 10 – partida das Monções, óleo sobre tela de Almeida Júnior.

Neste aspecto, cremos que a importância dos meios fluviais de penetração do interior do Brasil é mais do que evidente, realçada pelas inúmeras publicações que tratam dessa penetração, como o trabalho de Sérgio Buarque de Holanda, *Monções* (publicado como parte do *Caminhos e Fronteiras*, de 1957) ou até imagens-ícone, formadoras de nossa nacionalidade, como o quadro "A Partida das Monções", de Almeida Júnior. Considerando que não havia estradas carroçáveis no Brasil – o que limitava o volume/peso de mercadorias que podiam ser levados à carga de uma mula (150 kg, no máximo. Normalmente a carga de uma mula no Brasil era dividida em dois fardos, de cerca de 60 kg) – é evidente que qualquer transporte de elementos mais pesados ou volumosos dependia de transporte fluvial. Por exemplo, mesmo depois da abertura forçada da navegação do Rio Paraguai em 1856 com o envio de uma esquadra brasileira até Assunção, o governo ainda se utilizava do caminho terrestre para

a remessa de material bélico até o Mato Grosso, como forma de não antagonizar nossos vizinhos – e isso mesmo considerando os problemas inerentes a esse meio de transporte, tal como fica claro nesse aviso do Ministro da Guerra ao diretor do Arsenal do Rio de Janeiro, de 1857:

> "Faça V.S^a. aprontar, e encaixotar, todos os volumes dos diferentes objetos de armamentos, petrechos, fardamentos, matérias primas, e quaisquer outros que, segundo as ordens expedidas, são destinados para a Província de Mato Grosso, inclusive tudo quanto deixou de ir pelo Transporte Tapajós –, afim de ser remetido por terra, e pelos rios interiores; ficando V.Sa. na inteligência de que as cargas pesadas, tais como artilharia, balame, reparos, etc, irão pelos rios Tieté e Tibagy, nas Províncias de São Paulo e Paraná, sendo todas as mais cargas enfardas, ou encaixotadas em pequenos volumes, que de modo algum devem exceder a três arrobas [44 kg], para seguirem, ou pelos ditos rios, ou mesmo por terra, conforme a oportunidade; e outrossim de que se está tratando das primeiras remessas destes objetos com o Barão de Antonina pela Província do Paraná e rio Tibagy, e com o Deputado pela Província de Mato Grosso José Delfino da Luz, por São Paulo, e rio Tieté."[34]

Mesmo os tradicionais caminhos, tão valorizados pelo turismo atual, como a *estrada real,* tinham trechos vencidos em canoas, nem que fosse para a passagem dos rios principais, como nos rios Iguaçu, Paraíba e Paraibuna. Um testemunho disso é o grande número de cidades interioranas do Brasil com o nome *porto,* tal como Porto Feliz (SP), Porto Novo do Cunha (MG), Porto Novo (BA) e assim por diante, em áreas servidas por navegação fluvial. Uma outra demonstração inequívoca da importância da navegação fluvial a vela é a própria forma do Brasil: muito extenso no sentido leste-oeste na Amazônia, onde o Rio Amazonas servia de via de penetração, estreitava-se para o sul, a medida que as vias de comunicação fluvial iam escasseando ou estavam sob o controle dos espanhóis. Numa época em que não havia estradas de ferro, chegou a haver pesados investimentos na criação de infra-estrutura de transportes fluviais, como o canal Macaé-Campos (cujas primeiras idéias aparecem já em 1844[35] e cujos vestígios materiais são objeto do processo de tombamento 1462-T-00) ou o varadouro de Nioaque:

---

[34] COELHO, Jerônimo. *Aviso do Brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho, Ministro da Guerra, ao Diretor do Arsenal de Guerra da Corte, Coronel do Estado-Maior de 1° Classe Alexandre Manoel Albino de Carvalho sobre envio de material bélico ao Mato Grosso.* 26 de setembro de 1857. Mss ANRJ.

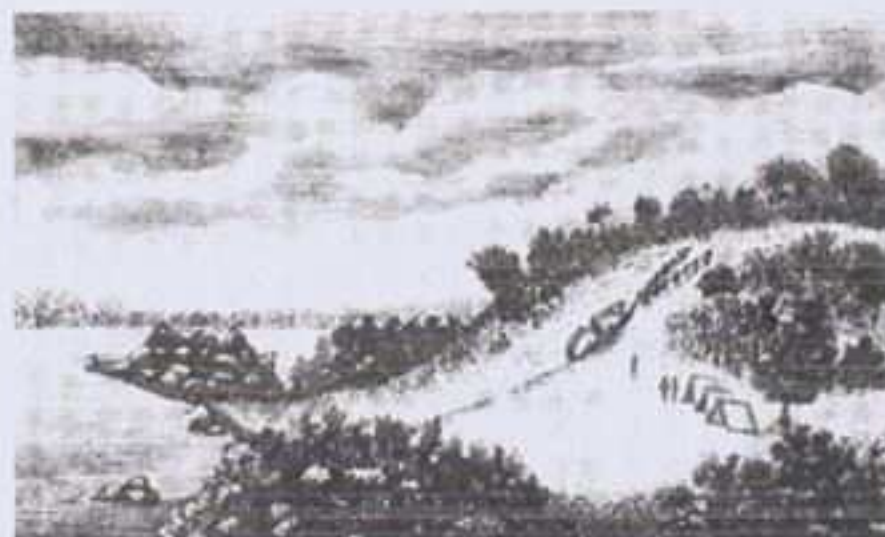
[35] RELATORIO do presidente da provincia do Rio de Janeiro no 1° dia de março de 1844. s.n.t. p. 43

"Para facilitar a navegação fluvial entre esta Província e a do Paraná, o Governo Imperial determinou em 1850 que se fizesse ali um varadouro, estabelecendo-se em uma povoação em cada uma de suas extremidades".

"(...) diversas expedições tem transitado pelo varadouro, e que desde os fins de 1859 está ali estacionado (sobre a margem do Nioac) o Corpo de Cavalaria da Província, composto de 226 oficiais e praças (...)

A estada do Corpo tem chamado para aquele lugar alguma população e comércio e, além dos ranchos que servem de quartéis à tropa, já ali existe uma capela coberta de telha, que se construiu à custa do Estado.

É evidente a vantajosa posição do dito varadouro para vigiar os movimentos dos Paraguaios no caso de intentarem invadir o interior da Província, e para proteger a navegação do Ivinheima e do rio de Miranda. Ali pois conviria postar força respeitável, e até haver uma praça de guerra, porém, atendendo à dificuldade, à inevitável lentidão de tal obra estou longe de sugerir a idéia de empreendê-la"[36].

Figura 11 – Salto do Jirau
Aspecto do varadouro (passagem das canoas por Terra) no rio Madeira, Rondônia, em gravura de 1860 de João Severiano da Fonseca[37]. Ilustra as dificuldades de transporte que tinham que ser – e eram – vencidas para se levar as mercadorias até os pontos mais distantes do País. Para ultrapassar as cachoeiras da região foi construída a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Dessa forma, os elementos ligados à memória desse importante processo histórico, de penetração fluvial do Brasil, seriam passíveis de tombamento, especialmente considerando que os vestígios materiais dessa atividade, como portos fluviais, varadouros, pousos de monções, etc. hoje em dia são muito raros. As próprias embarcações vão sumindo dos rios e portos marítimos, substituídas por alvarengas ou barcos a motor, muito mais eficientes na execução de sua função, mas sem o mesmo charme dos barcos a vela. Mesmo os elementos surgidos para substituir os barcos a vela, como as estradas de ferro que ultrapassavam corredeiras, tais como a de Jatobá a Piranhas, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (esta com alguns vestígios tombados pelo IPHAN) ou os vapores do São Francisco, entre outros, também já desapareceram,

[36] PENA, Herculano Ferreira. *Reservadíssimo sobre a situação da fronteira do Mato Grosso com o Paraguai. Herculano Ferreira Pena, presidente de província ao ministro de estrangeiros, Marquês de Abrantes.* 29 de setembro de 1862. Mss. ANRJ.

ficando cada vez mais difícil, se não impossível, recuperar esse aspecto de nosso passado.

Figura 12 – barco motorizado utilizado na travessia do São Francisco

Construído com base em um casco de uma antiga canoa de tolda, como pode ser observado da complexidade do tabuado do casco[38].

Mas, se por um lado, podemos considerar as canoas como elementos representativos de um processo de relevância nacional, a *Lusitânia* apresenta alguns problemas específicos, que não podem deixar de ser levados em consideração em um tombamento por valor histórico. Referimo-nos à questão da "restauração" que foi feita, nos termos do projeto que consta dos autos e do artigo que compõe o anexo I.

A referida intervenção foi profunda – extremamente radical, diríamos. Como o próprio coordenador do projeto de restauração, Carlos Eduardo Ribeiro, colocou em seu artigo sobre a restauração da *Lusitânia*[39] (anexo I), a proposta era manter a embarcação operacional, de forma que, ao contrário do recomendado pelo IPHAN, decidiu-se pelo uso de técnicas não reversíveis (uso de resinas epóxi). Isso além de se ter praticamente substituído toda o cavername, obras vivas, costado e armação da embarcação. De fato, a intervenção foi tão profunda, que o próprio projeto de restauração previa a substituição gradativa das peças "de forma a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais". Ou seja, seriam substituídas tantos elementos que, se fossem removidos de uma só vez, se perderia a forma da canoa.

O resultado prático é que, se a *forma* original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua *substância,* os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco

[37] ESTRADA de Ferro Madeira-Mamoré. http://www.geocities.com/Area51/Realm/7805/efmm-2.htm acesso em março de 2007.

[38] VIEIRA, *op. cit.* p. 58.

[39] RIBEIRO, Carlos Eduardo. *O restauro da canoa luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco.* IN: 1° *Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005. p. 163

moderno, feito com materiais dos dias de hoje[40], seguindo linhas antigas. Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964 (ver anexo II).

Se aceitarmos esses procedimentos de "restauração", estaríamos aceitando obras de reconstrução que são feitas em arquitetura, como o "colégio dos jesuítas", de São Paulo, que foi reconstruído "mantendo" sua "forma" mas com a utilização de materiais modernos, caracterizando um falso histórico – o objeto, *aparentemente*, seria repositório das informações sobre o passado, mas não poderia ser considerado como um documento, pois foi deturpado pela intervenção feita.

Desta forma, não temos como sugerir a inscrição do bem no livro histórico, pois o bem, nesse aspecto, foi destruído pelos trabalhos do proprietário. A consagração que o tombamento concede apenas aprofundaria a apreensão errônea que pode ser feita entre o que existe de fato – uma embarcação nova em folha – e o que o objeto parece ser, mas não é, uma canoa histórica.

Valor Etnográfico

O valor etnográfico é o último dos que podem ser aplicados ao objeto, já que obviamente a sua natureza não é arqueológica ou paisagística e outros tipos de avaliação não podem ser trabalhados nos termos do Decreto-lei 25/37. Neste caso, algumas das objeções acima colocadas, quanto à *autenticidade* do objeto podem ser relevadas, considerando-se os termos das *Recomendações de Nara* (ver anexo III), nas quais a questão da atribuição de valores deve levar em conta "aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos". Isso foi uma indicação feita considerando-se que normas mais rígidas de autenticidade, como os da carta de Veneza, não atenderiam às especificidades culturais de determinadas regiões, onde o produto material não é considerado tão importante quanto o *fazer* dessa coisa, apesar do objeto material ter uma relação de interdependência com os seus aspectos simbólicos. De fato, há que se considerar que o ideal de preservação intocada de um objeto é muito difícil de

[40] As madeiras empregadas originalmente na construção naval são consideradas hoje *raras*, o seu corte restrito pelo IBAMA: baraúna para as cavernas, pau d'arco para os mastros e cedro para o costado.

se atingir, especialmente se este estiver em uso ou se for composto de materiais perecíveis como a madeira – inevitavelmente, um objeto de material orgânico que esteja em uso, seja uma ponte, casa ou embarcação, terá que ter partes de seus elementos componentes substituídos ao longo desse uso.

Desta forma, os problemas da restauração intempestiva realizada na *Lusitânia* têm que ser pesados em função da representação dos fazeres que podem ser observados na embarcação. Sendo assim, a tentativa de emprego de técnicas tradicionais de construção naval no Rio São Francisco seria um ponto mitigador em relação à não-manutenção da informação histórica que estaria contida no objeto original: preservou-se o fazer tradicional que também corre o risco de desaparecimento, através do trabalho do construtor naval, Mestre Nivaldo, no trabalho do ferreiro, o senhor Lula (Aloísio Chagas, de 80 anos), ou até na fundição das polias dos moitões, de latão.

Figura 13 – mestre Nivaldo trabalhando na tolda.

Figura 14 – o ferreiro Aloísio Chagas

Figura 15 – fabricando caixas de moitões

Figura 16 – verificando roldanas de moitões

Além do uso das técnicas tradicionais na reconstrução da barca – e muito mais importantes do que elas, na opinião do abaixo assinado – é a questão da representação

Além disso, o autor do projeto de restauração especifica que não utilizou da calafetagem original e sim de resinas epóxicas.

que a embarcação *é* de uma série de práticas de usos e costumes tradicionais. Neste caso, a proposta de sua manutenção em uso seria um ponto positivo de valoração, pois a apreensão dessas práticas tradicionais em um objeto musealisado é muito mais complexa e, em certos casos, impossível. Desta forma, iremos discutir abaixo alguns aspectos da construção naval que são observáveis na *Lusitânia* e que são representativos de técnicas tradicionais, algumas de ampla difusão no território nacional, algumas de abrangência restrita a Sergipe e, finalmente, outras tantas que são mistas, mesclando elementos de maior difusão espacial com aspectos exclusivos da região.

Antes de começarmos, cremos ser interessante apontar que a *Lusitânia* é conhecida como "canoa de tolda", ou seja, tem uma tolda em sua proa. Contudo, alguns autores chamam essa categoria de embarcação de "canoa sergipana", o que nos parece ser um termo mais adequado, já que a embarcação compartilha de diversas características com outras menores, mas que não têm a tolda, toda a categoria podendo ser, portanto, conhecida como "canoa sergipana".

Figura 17 – canoas sergipanas[41]
Denominadas em publicação de 1973 como "barcaças". Observar que, apesar da ausência de caranguejas, que obriga o uso de pano triangular, a embarcação tem a mesma disposição da mastreação, usa da bolina e tem um pequeno "tombadilho", de onde se opera a cana do leme, tal como nas canoas de tolda. Outras imagens permitem ver o leme de saia, apesar da popa poder apresentar-se de forma diferente.

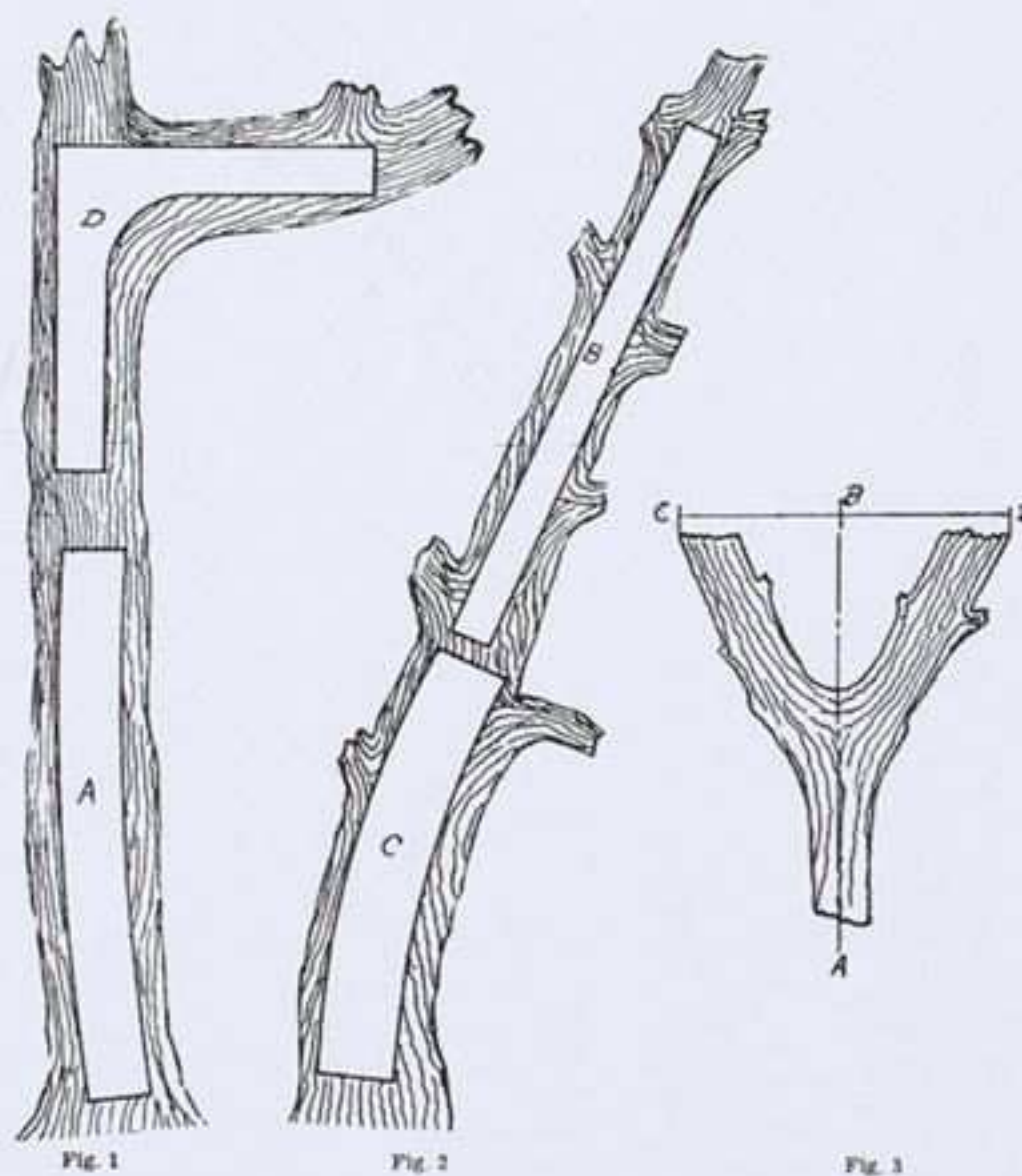
Figura 18 – *Lusitânia* em Curralinho (foto dos autos).
As maiores dimensões da embarcação permitem o uso da tolda e de velas de maiores dimensões, retangulares, sendo içadas por meio de caranguejas e tendo um aparelho mais complexo, para sustentar a maior pressão do vento sobre as retrancas, com o uso de amantilhos para as sustentar.

[41] NEIVA, *op. cit.* p. 20

Casco

O casco das canoas sergipanas apresenta um certo interesse em diversos níveis, como o complexo corte do taboado que forma ou o costado, a proa em forma de colher ou a própria relação comprimento/boca, muito grande (em torno de 7 a 7,5), apropriada para um barco rápido. Este último aspecto, comum nas embarcações brasileiras, foi importante para a sobrevivência das canoas sergipanas, pois com a grande superfície vélica das mesmas elas conseguiam uma boa velocidade, a ponto de poder competir, por algum tempo, com os barcos motorizados usados naquele trecho do rio[42].

Do ponto de vista da história das técnicas, representada nas tradições populares dos ribeirinhos do São Francisco, consideramos, contudo, o uso das cavernas duplas um dos aspectos mais chamativos do desenho, tendo em vista as dimensões das canoas de tolda em geral.

Figura 19 – corte de madeiras na construção naval[43].
Para se obter o máximo de resistência dos materiais empregados na construção naval, os carpinteiros escolhiam as árvores para corte, tendo em vista o aproveitamento da curvatura natural das árvores na estrutura do barco. Por exemplo, uma peça como em "D" seria usada numa caverna, a de "A" serviria para uma "boca de lobo" e assim por diante (ver figuras 3 e 6 do caderno de imagens).

Sabe-se que na *Lusitânia*, é uma embarcação de pequeno porte na categoria, pois algumas das canoas do tipo teriam tido tamanho muito mais elevado, com capacidade de carga mais de seis vezes maior: a Lusitânia era uma canoa de "300 sacos de cimento", de 50 quilos cada, dando uma capacidade de 15 toneladas. Contudo, houve canoas de

[42] COUTO, *op. cit.* p. 62.
[43] CASTANHEIRA, Edmundo. *Construção de pequenas embarcações.* Lisboa: Centro do Livro Brasileiro. 1987. p. 19.

até "2.000 sacos", ou seja, 100 toneladas. Em termos de comprimento, há menções históricas de canoas sergipanas com mais de vinte metros de comprimento, enquanto a canoa em estudo tem apenas 15,7 metros, o que a colocaria no termo médio dessas embarcações, segundo a descrição de Halfeld (ver nota 5, acima). Um tamanho que hoje pode parecer pequeno, quando comparado com os gigantescos navios petroleiros de dezenas de milhares de toneladas de porte bruto mas, para efeitos de escala, deve-se notar que a *Niña,* a menor das caravelas da expedição de Colombo de 1492, teria 18 metros de comprimento e deslocava 50 toneladas.

Figura 20 – foto do convés de uma canoa de tolda, s.d.
Observar a boca da embarcação, que parece aproximar-se de três metros. Considerando-se a relação comprimento/boca desses barcos, isso significaria que a canoa da foto teria entre 20 e 23 metros de comprimento[44].

Figura 21 – Penedo, s.d[45].
Mostra a direita uma canoa de tolda com três mastros, para noção do comprimento que podiam ter essas embarcações.

[44] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.
[45] Id.

Contudo, apesar das dimensões avantajadas das canoas de tolda em geral, elas não tinham quilha: o seu casco era construído usando-se uma técnica milenar, montando-se o costado a partir das cavernas, que eram colocadas emparelhadas (cavernas duplas).

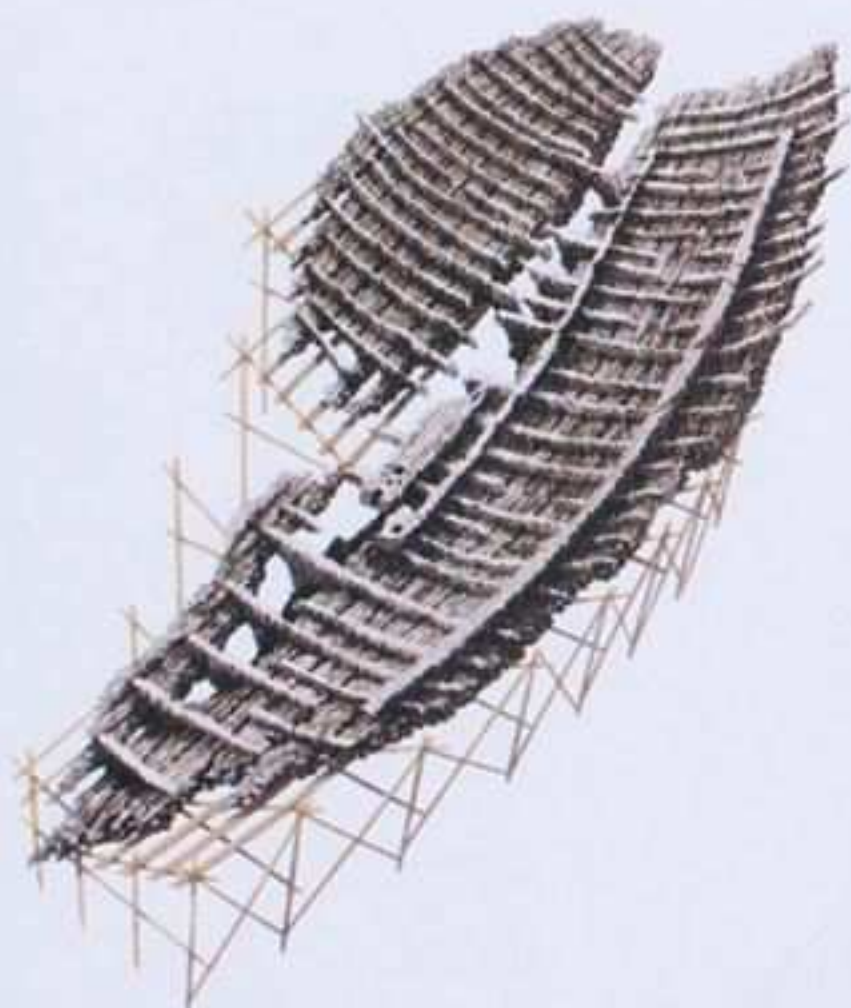



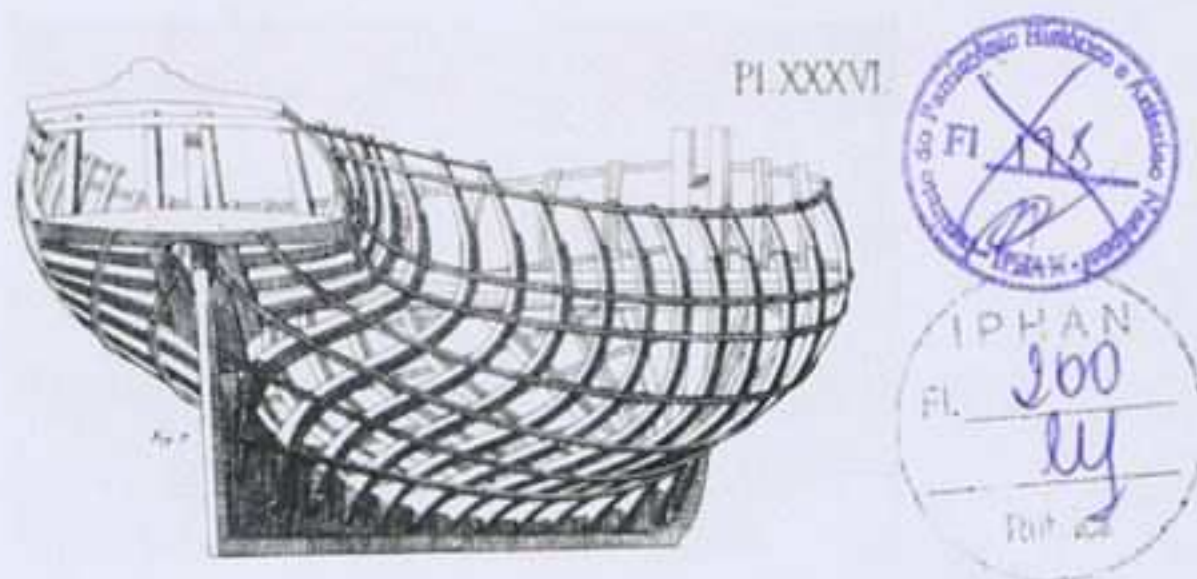
Figura 22 – navio de Kyrenia, achado arqueológico do século IV a.C.. Ilustra a técnica de construção sem o uso de quilha[46].

Figura 23 – canoa na barra do Camaragibe. O uso de "cavernas duplas, executas com a curvatura natural da madeira, fazem desta primitiva embarcação um único de preservação das antigas técnicas de construção naval"[47].

Essa característica de construção naval, no caso dos barcos do São Francisco, não pode ser considerada como um atavismo ou a manutenção inflexível de tradições arcaicas. A quilha de um navio tem sua razão de ser, pois em termos de construção naval permite uma estrutura mais leve e sólida, ao mesmo tempo que o casco passa a ter um perfil mais afilado, "cortando" melhor as águas. O navio fica mais estável, pois não rola tanto nas ondas e, no caso de um barco a vela, aumenta a resistência a força dos ventos que procuram "empurrar" o navio para o lado.

[46] THROCKMORTON, Peter (ed). *History From the Sea : shipwrecks and archeology.* London: Mitchell Beazley, 1987. p. 56

[47] VIEIRA, *op. cit.* p. 66.

Figura 24 – cavername.
Estrutura de um navio oceânico do período da vela, mostrando a quilha e as cavernas, que dão forma ao costado[48].

São muitos os pontos positivos da quilha, tanto é que a maioria dos navios oceânicos são construídas com elas. Por outro lado, em águas restritas, a quilha apresenta alguns inconvenientes: o perfil do casco, mais afilado, implica numa diminuição da capacidade de carga e os barcos têm um calado maior, o que dificulta encostar em margens e complica a navegação, especialmente se o barco encalhar, quando tende a tombar.

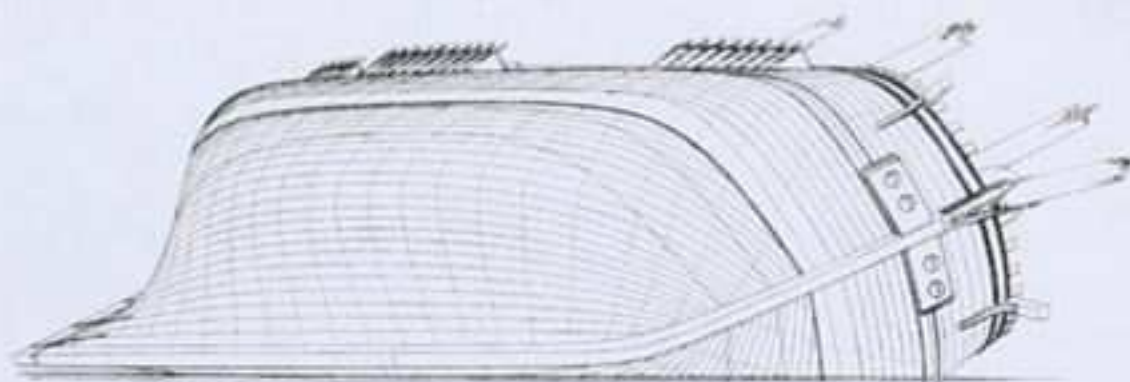



Figura 25 – um *cat*.
Navio mercante de 4ª classe, querenado para limpeza do fundo, mostrando o problema que a quilha causava, em termos de tombar o navio se ele encalhar[49].

No que tange à navegação fluvial, onde não há grandes ondas, que comprometam a estabilidade da embarcação, a parte navegável é de pequena profundidade e há uma falta de atracadouros onde os barcos possam aportar, tendo estes que embicar nas margens dos rios, a quilha se apresenta como desvantajosa, como Halfeld coloca em relação às barcas do alto São Francisco:

> "Todas aquelas barcas, geralmente com fundo raso, chato ou vulgarmente denominado *de prato*, o que é mais conveniente pelo motivo de conservar-se maior equilíbrio, tanto quando navegam sobre as águas do rio, bem como quando acontece ficarem sobre um banco de areia: mas sendo construídas mui bojudas, e com a quilha além disso projetada consideravelmente para baixo do fundo da barca, neste caso elas costumas tombar: circunstância esta que põe em perigo as barcas e a carga que levam, como tem acontecido com a barca *Princesa do Rio*, que se acha

[48] CHAPMAN, Fredrik Henrik ad. *Architectura Navalis Mercatoria*. London: Adlard Coles, 1968. Original de 1775. prancha 36.
[49] CHAPMAN, *op. cit.* prancha XVI.

construída desta maneira, e que comprei para o meu uso durante a exploração do rio, cujo dono anteriormente perdeu em conseqüência de sua inconveniente construção, uma carregação de rapaduras e farinha de mandioca: mandou depois tirar, conforme me disseram, 6 polegadas de grossura do fundo da quilha [17 cm], e assim remediado algum tanto o inconveniente andou a barca um tanto melhor, porém ainda era necessária muito cuidado na ocasião de passar por *pontas* d'água, onde a correnteza do rio é geralmente muito forte, que segura às vezes a barca contra os barrancos do rio, ou rochedos, e ao mesmo tempo o impulso das águas que se dirige contra abarca na altura da sua quilha, a faz inclinar para um ou outro lado, de maneira que sempre era necessário aplicar-se bastante força e cuidado para não tombar totalmente. A tais inconvenientes não são sujeitas as barcas com fundo chato ou de prato"[50].

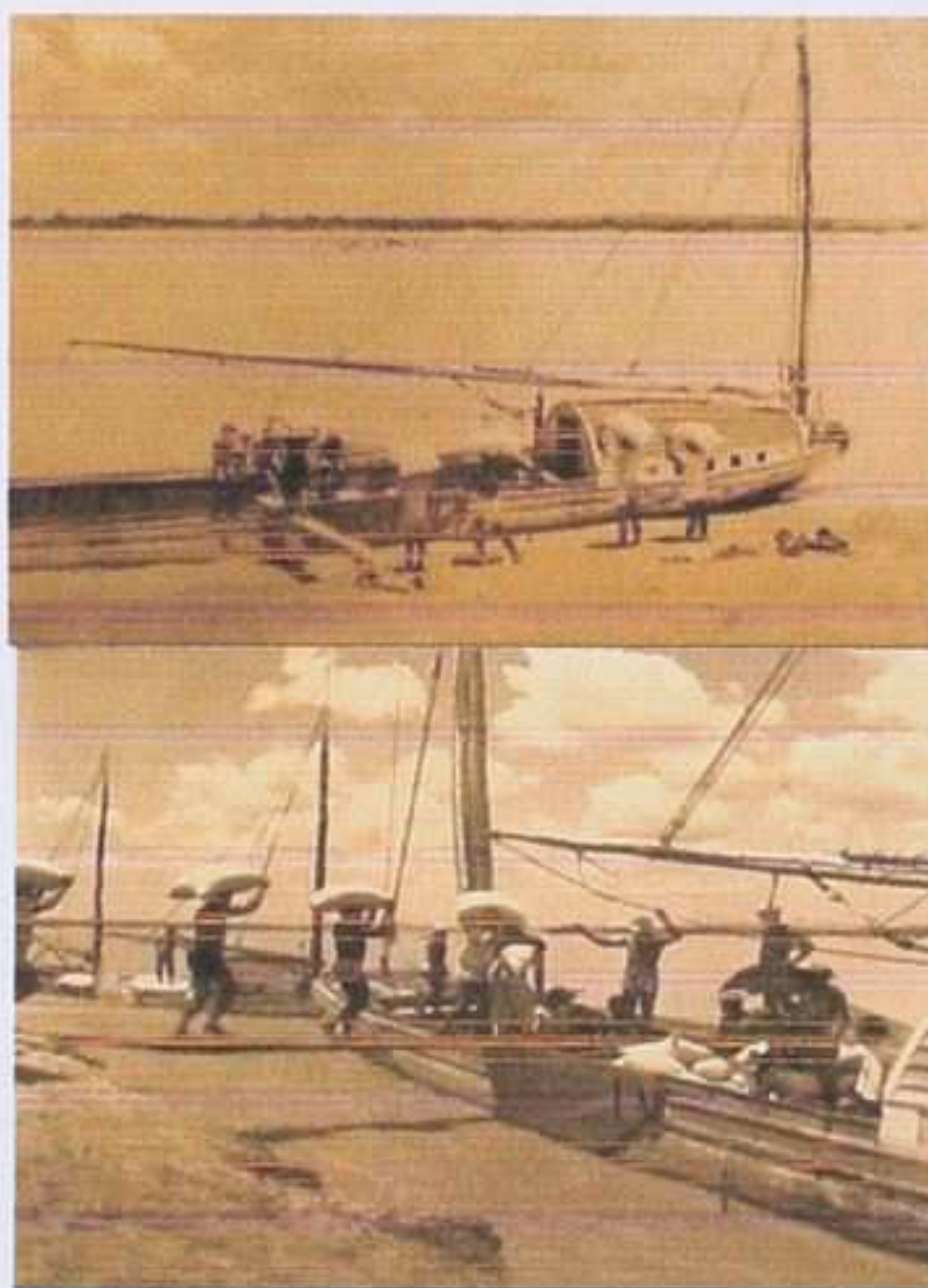



Figura 26 – canoas sergipanas encostadas na margem dos rios.
A esquerda, na década de 70, uma canoa menor empregada em transporte de cargas gerais[51]. À direita, canoas de tolda fazendo transporte da colheita de arroz[52].

[50] HALFELD, *apud* Câmara, *op. cit.* p. 173.
[51] SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.
[52] Fotogramas do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.

A essa vantagem dos barcos sem quilha, se juntava o fato da capacidade de carga deles ser maior, pois o casco, sendo menos afilado, apresentava um volume maior, com um convés corrido mais longo, plano e "limpo" de obstruções.

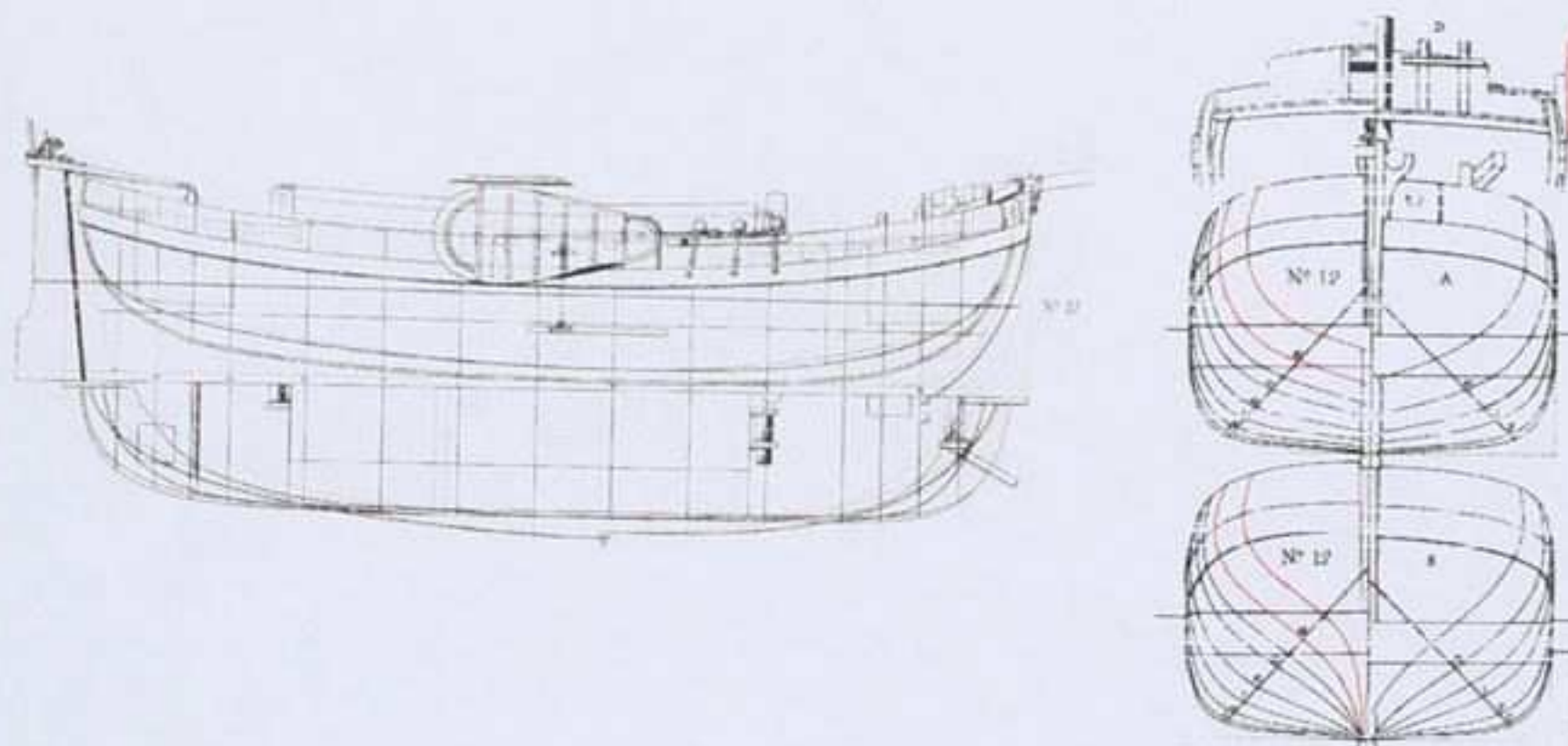



Figura 27 – um *hoy*.
Navio mercante de pequeno calado de origem holandesa e inglesa, tal como ilustrado em Chapman[53]. Este barco é particularmente interessante para a compreensão das vantagens e desvantagens da bolina, pois ele a podia ter ou não, se fosse para emprego em mar aberto ou em águas rasas. Neste caso variaria a forma do casco. Na direita, em cima, marcado em vermelho, a bolina. No meio um corte de *hoy* para emprego em águas rasas e embaixo um para uso em mar mais aberto, com duas das linhas de casco, em cada caso marcadas em vermelho, para mostrar a variação da forma do costado. Chapman informa que o casco com o uso da bolina podia carregar um *last* (unidade arcaica de peso, de cerca de duas toneladas) a mais do que a variante com casco mais afilado – no caso, uma redução de 7% na capacidade de carga.

Tudo isso fazia com que a solução encontrada, de um casco sem quilha, fosse bem apropriada para o São Francisco, tanto é que as canoas de todo o Brasil têm, em geral, um casco de fundo chato. Mas, nas das de Sergipe, os artesãos locais encontraram uma solução para complementar a embarcação que as permite destacar do conjunto – a bolina.

Bolina

Como colocado acima, se o uso de um casco com quilha tem suas desvantagens em águas restritas, ela não pode ser dispensada sem maiores problemas, especialmente num navio a vela. Tanto é que, como colocamos acima, apesar dos inconvenientes, a construção sem quilha não é uma solução comum no Brasil e no mundo.

[53] CHAPMAN, *op. cit.* p. 40.

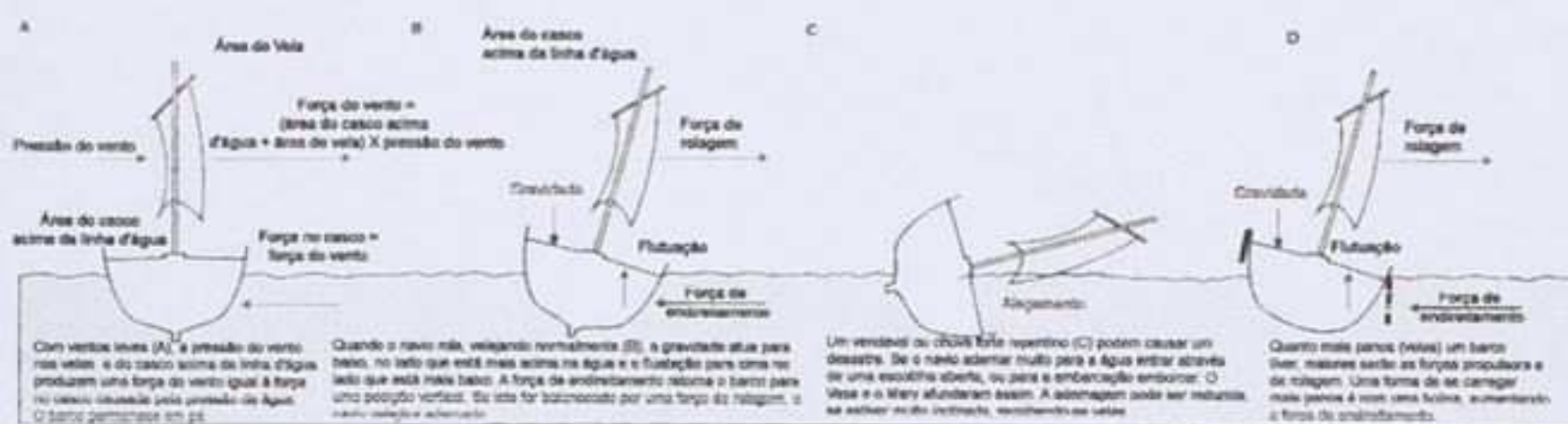



Figura 28 – problemas fisicos da navegação a vela.
Além de dificultar a rolagem, a bolina servia, principalmente, para impedir que a força do vento deslocasse lateralmente o navio para sotavento.

Uma embarcação sem quilha ou com casco pouco afilado, tende a rolar mais, podendo até emborcar com mares agitados – navios a vela de corrida hoje em dia chegam a ter imensas quilhas, em alguns casos usando de técnicas exóticas, como o emprego de urânio, para aumentar o peso das mesmas sem criar maior resistência à passagem das águas. Além disso, em um navio sem quilha, um vento de través pode forçar o navio para o lado, já que ele tem pouco calado e, portanto, pouca resistência à essa pressão lateral.

Nas canoas sergipanas, a solução encontrada para esses problemas foi o uso de bolinas, que são peças de madeira que giram sobre um eixo preso ao costado, atuando como uma quilha. Alguns barcos usam esse tipo de recurso – a quilha móvel não é uma solução tão rara assim nos dias de hoje para poder manter um pequeno calado e, ainda assim, ter a estabilidade que a peça oferece. É o caso das canoas nordestinas, que as vezes tem uma bolina central móvel ou mesmo barcos de corrida mais modernos, que também as usam. Esta não é, contudo, uma solução muito prática para navios de comércio, pois necessitam de uma caixa estanque para operaram – de construção complicada em navios de madeira –, além de ocuparem valioso espaço de carga. Desta forma, a construção com quilha e cavernas é mais normal em navios de transporte.

Assim, as bolinas laterais, talvez sejam o aspecto mais notável das canoas sergipanas, pois são bem raras. Em barcos utilitários são tão incomuns que alguns autores dizem que elas seriam um resquício da ocupação holandesa do nordeste, já que o uso dessas bolinas é comum naquele país, que compartilha dos mesmos problemas de navegação em áreas restritas que as canoas de Sergipe.

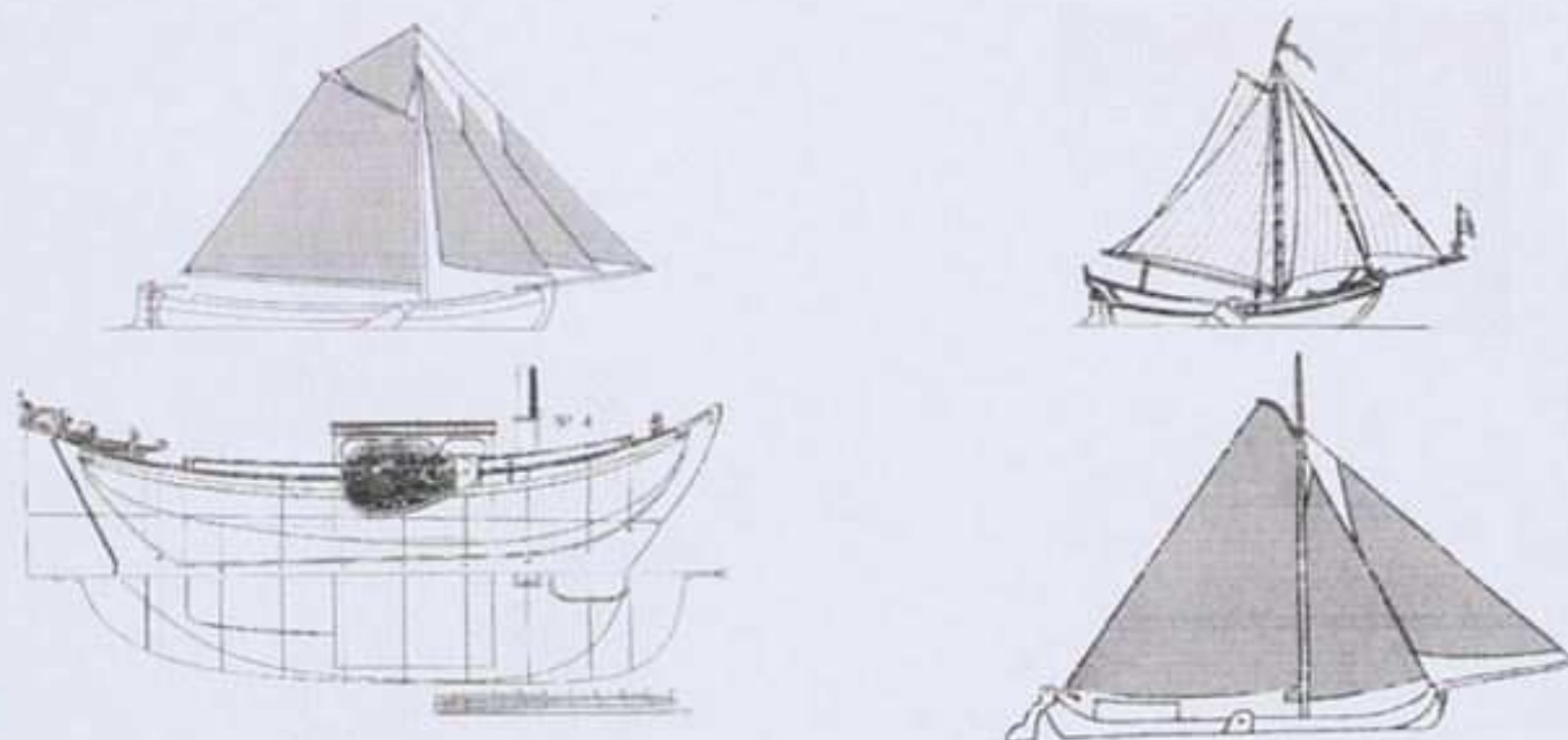



Figura 29 – tipos de barcos holandeses que usam bolina.

Em cima a esquerda, barcaça e a direita, um iate de bezaan; em baixo, a esquerda, um *heerenyacht* e a direita um koff[54]. Além desses, podemos citar ainda o *aak* e o *hektjalk*, que também usavam a bolina.

Contudo, não cremos que as bolinas dos barcos do baixo São Francisco possam ser simplesmente atribuídas a um difusionismo primário, onde as características culturais passam (são difundidas) de uma cultura para outra ou, no caso, que o uso da bolina seja um resquício da época da ocupação holandesa. Primeiro, porque esta ocupação está muito distante cronologicamente – as embarcações mudaram muito nesses últimos 350 anos para se poder afirmar que o que existe hoje é o mesmo que havia em 1650. Em segundo lugar, devido ao fato de que os holandeses nunca tiveram uma penetração muito grande nas terras de Sergipe, que eram quase que uma "terra de ninguém", servindo de fronteira entre o Nordeste ocupado e o resto do Brasil Português ao sul. Finalmente, há o problema de que os primeiros registros do uso das canoas sergipanas são do final do século XVIII, data que é reforçada pelo tipo de velame utilizado – mais de 150 anos depois da expulsão dos holandeses.

Além de tudo o que foi exposto, deve-se dizer que o uso de bolinas, se é comum em alguns barcos holandeses, não é uma característica exclusiva daquele país. Embarcações inglesas, dinamarquesas, portuguesas e até chinesas a utilizaram, demonstrando que é uma solução tecnicamente viável e, como tal, não é "exclusividade" de nenhum país – não se pode dizer, de forma alguma, que o uso desse tipo de recurso nos juncos chineses seja originário de uma "cópia" de características européias. Pensamos que atribuir a origem da característica aos holandeses é, na verdade, uma forma de menosprezar a engenhosidade local. No caso do São Francisco,

[54] Imagens de: Chapman, *op. cit.*, LANDSTRÖM, Bjorn. *O Navio.* Lisboa : Publicações Europa-América. 1961 e KIHLBERG, Bengt. *et alii. The Lore of Ships.* New York: Crescent Books, 1986.

a bolina seria uma "descoberta" local, em função das necessidades específicas da navegação fluvial e da genialidade dos artesãos locais – e, por sua raridade, uma solução extremamente interessante em termos culturais, especialmente considerando a sua adequação ao meio e proposta das canoas sergipanas – isso apesar de serem consideradas, hoje em dia, como uma solução "pouco elegante" em termos de construção naval: novamente, um certo preconceito com as respostas que os artesãos encontravam para os problemas específicos de seus tempos.

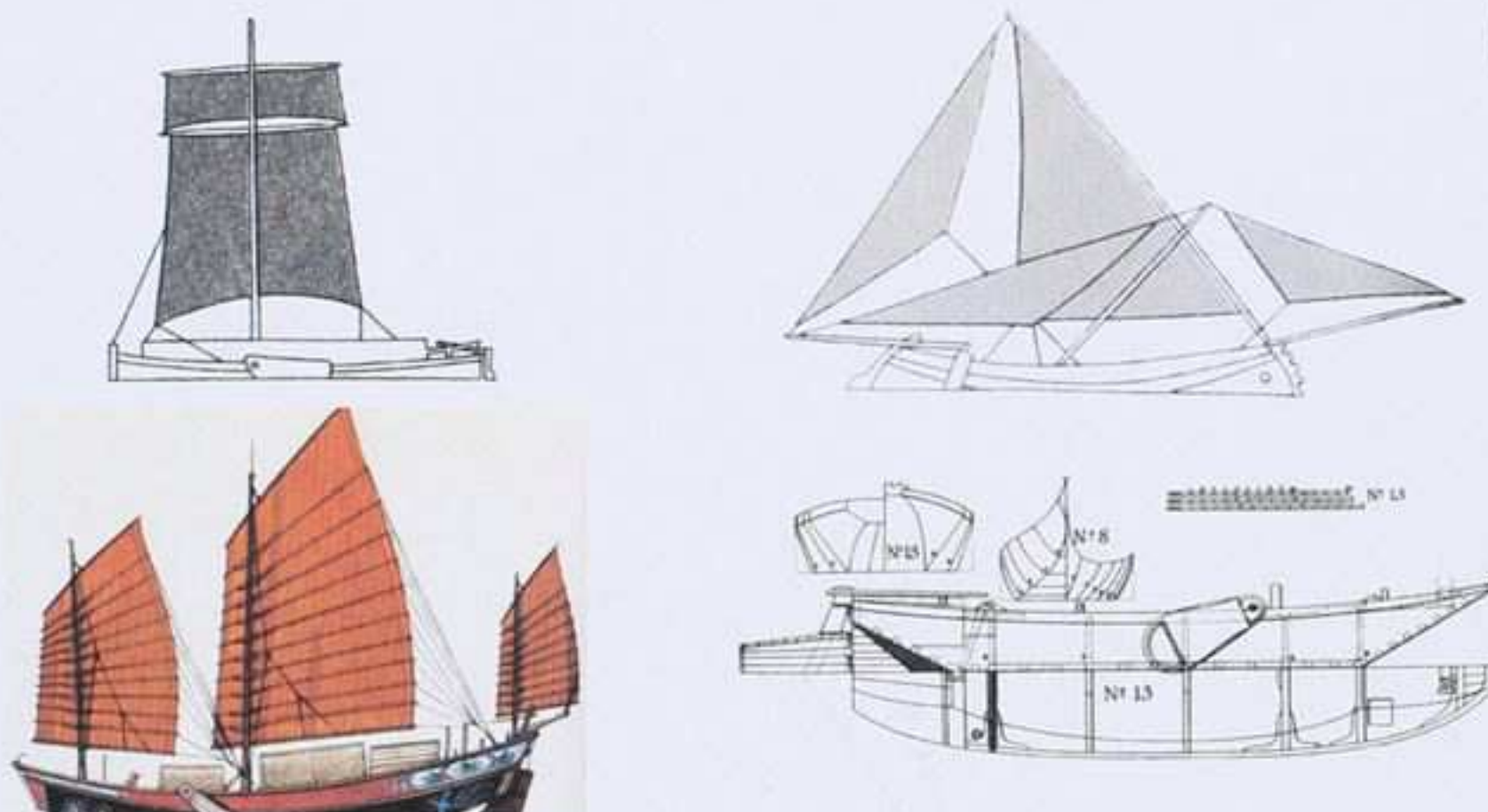



Figura 30 – tipos de barcos que usam bolina
Em cima a esquerda, keel de Humber (Inglaterra), muleta (Portugal), junco chinês e um barco de transporte de greda, inglês[55], todos usando bolina lateral.

Aparelho

Uma característica que deve ser comentada com relação às tradições e práticas de construção naval associadas às canoas sergipanas é seu aparelho (mastros, massame e velas). No caso, deve-se dizer que as soluções encontradas em Sergipe não são tão únicas ou exóticas como no caso da construção do casco ou no uso da bolina: o aparelho de vela latinas é muito comum e o mais apropriado para navegar em águas restritas.

Os barcos a vela com armação utilizando primordialmente velas redondas não podiam navegar diretamente contra o vento, somente podendo prosseguir com um ângulo de cerca de 5 pontos (55°) com relação ao vento. Armações utilizando velas latinas podiam navegar com ângulos mais fechados – de até 3 e ½ pontos da bússola, ou 40°. Este ponto é importante, pois num curso fluvial com meandros e sujeito a variações

[55] Imagens de id, ib.

na direção do vento, por causa de acidentes geográficos, uma embarcação deveria bordejar constantemente para se mover na direção desejada, exigindo manobras complicadas (ver figuras abaixo)[56].

Figura 31 – situação de vento em relação ao velame.
O vento diretamente avante pararia o navio. Um ângulo tal como os marcados com o número "2" seria o máximo em que o navio poderia avançar, enquanto a situação mais eficiente, em termos de navegação, seria o vento formando um ângulo com a popa da embarcação (número "1" na figura), de forma que as velas não fossem encobertas pelas velas dos mastros atrás delas[57].

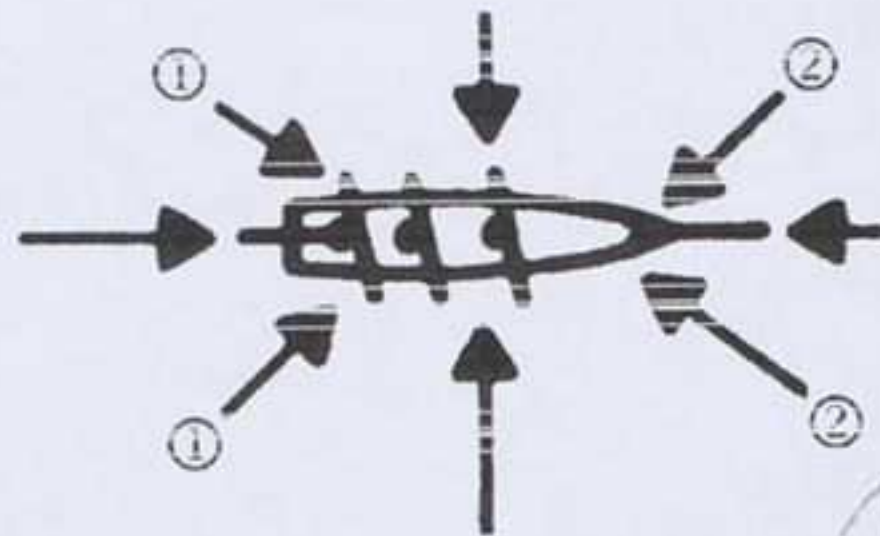



Figura 32 – manobra de bordejo
(1) O navio inicia a manobra, enviando os marinheiros para os mastros e para as enxárcias; (2) Se orça a embarcação: vira-se o leme para sotavento, de forma que a proa fique a barlavento; (3) Quando as velas estão quase na direção do vento, de forma que a pressão nelas diminui, podem os marinheiros mover as vergas das velas menores em um ângulo de cerca de 90°, passo que é repetido nas velas-mestres (4) Com estas etapas completadas no momento certo, o vento passava a atuar novamente nas velas e era possível mover as velas do mastro do traquete (5). Toda a atividade podia levar até 10 minutos, sendo que se deveria prestar constante atenção ao que estava sendo feito, para que tudo fosse executado sem problemas. A mezena era fundamental neste processo, pois se podia-se mover mais livremente, captando o vento em ângulos menores do que no caso das velas redondas, permitindo que a manobra fosse feita de forma rápida e eficiente[58].

---

[56] O texto deste parágrafo e dos subseqüentes foi extraído do artigo de nossa autoria: Navios, museus e resistência negra: o Quilombo da Cabaça como estudo de caso. IN: *Anais do Museu Histórico Nacional* n° 38, 2006. Ver anexo.

[57] BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981. p. 6.

[58] Idem. p. 7.

Figura 33 – croquis do movimento contra o vento.
Mostrando como seria o trajeto em ziguezague de um navio bordejando, que dificultaria a navegação fluvial por navios a vela.

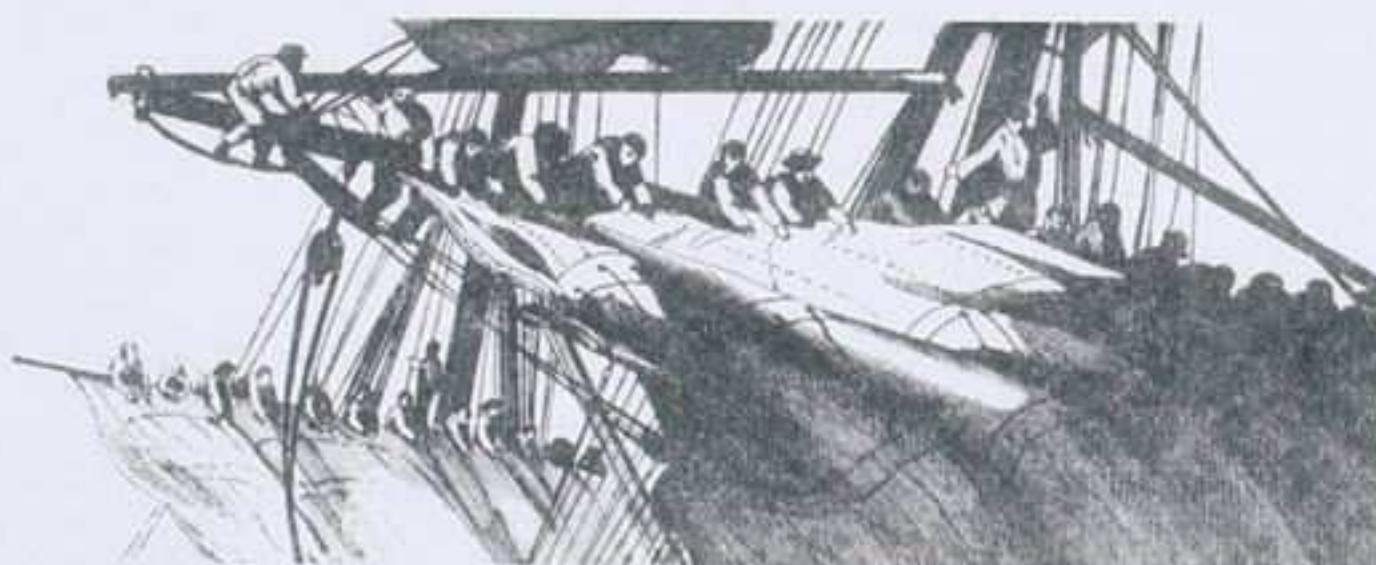
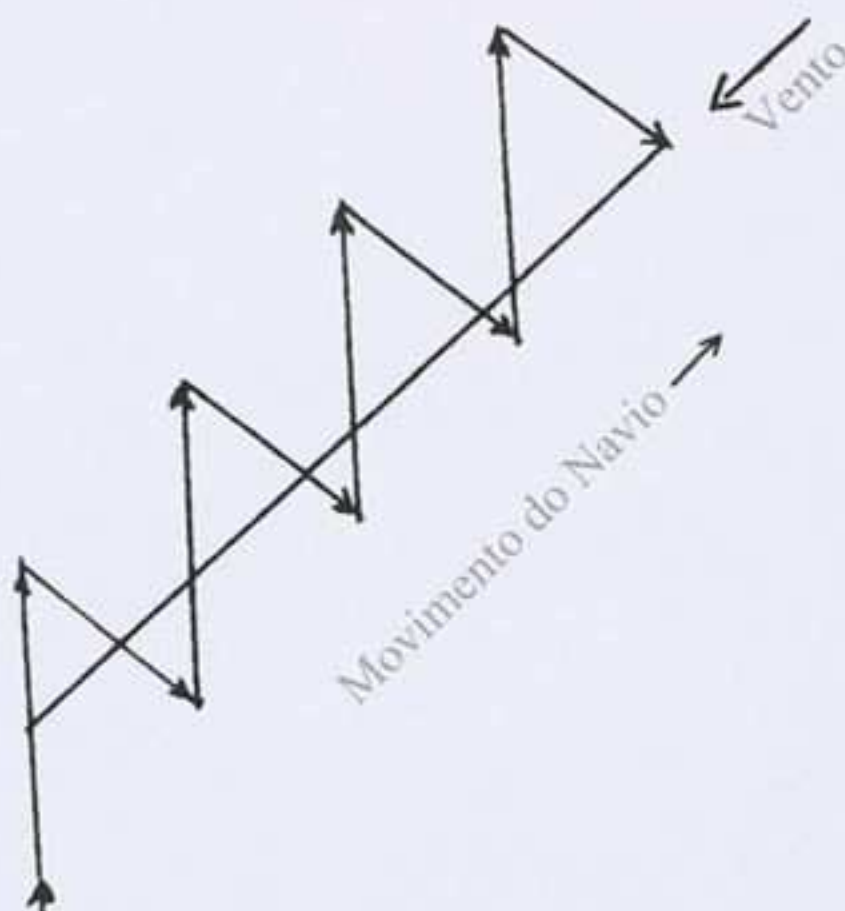



Figura 34 – atividade de recolher as velas,

Ilustra o elevado uso de mão-de-obra necessária para executar a tarefa, assim como todas as outras em um navio com armação de panos redondos[59].

Por outro lado, as tripulações usadas em um navio com aparelho vélico latino podiam ser menos numerosas, pois o trabalho com o velame quando a embarcação estava bordejando não era tão intenso. No final do século XIX, as embarcações com velas latinas começaram a substituir as de panos redondos na navegação oceânica justamente para economizar mão-de-obra, apesar da eficiência propulsiva deste tipo de armação ser menor do que a de galera.

Assim, para resolver estas dificuldades de manobra é que nos rios do Brasil eram usadas preferencialmente embarcações a remo ou com velas latinas, conforme se observa no livro do Almirante Alves Câmara – apesar dessa mesma obra mostrar casos em que isso não era feito, como o próprio autor coloca em relação aos Perus, canoas do Rio de Janeiro que usavam uma vela redonda com todos os seus problemas: "É inútil dizer que estas embarcações não barlaventam absolutamente, e, quando braceam a

[59] Idem. p. 10.

verga, o sulco da esteira fica quase pelo través"[60] [não bordejam e são forçadas para o lado pela força do vento, pela falta de quilha, quando viram a vela].

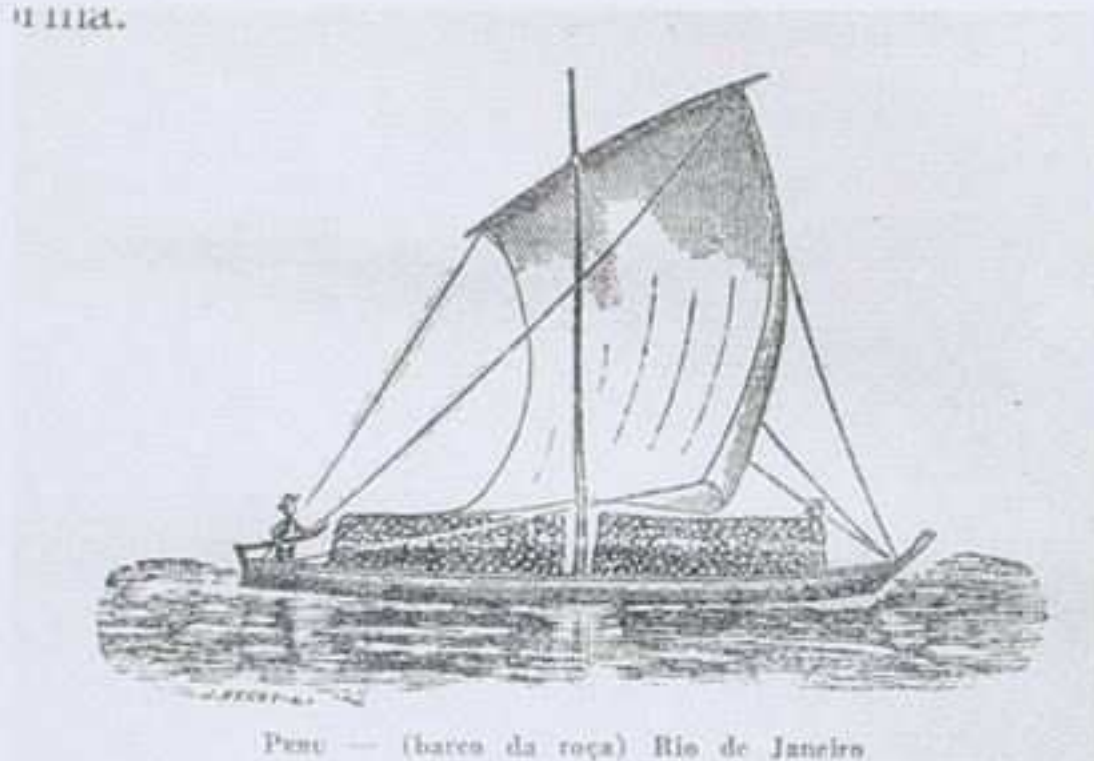
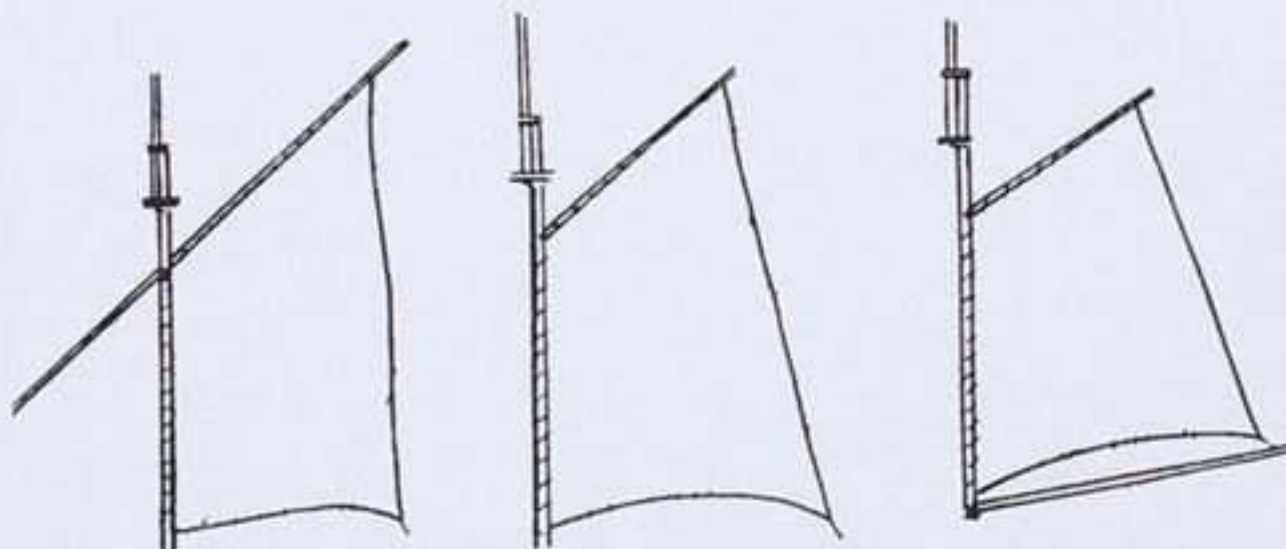



Figura 35 – canoa tipo peru[61].

Sobre a questão das velas, cremos ser relevante tratar da carangueja. Essa é um ponto menor, mas sua existência é um dos que diferenciam as canoas sergipanas de menor porte das que são conhecidas como "de tolda", pois as dimensões mais avantajadas destas permitem e exigem a maior superfície vélica do pano retangular em relação ao triangula. Além disso, também é uma característica da construção naval que pode ser datada, tendo surgido na Europa na década de 1770, conforme o desenho abaixo:

Figura 36 – evolução da carangueja
Vai de um mastro com verga tradicional, evolução da armação das caravelas, até um conjunto de retranca e carangueja[62].

Outro ponto menor é com relação a posição dos mastros pois, se também não é uma coisa "única", é bem característica nas canoas sergipanas, com mastro colocado quase na proa e outro bem para trás, no terço de ré da embarcação. Finalmente, não podemos deixar de comentar a questão do uso dessas velas, pois no rio havia uma prática incomum, de quando a embarcação seguia com vento em popa os mestres

[60] CÂMARA, *op. cit.* p. 90.
[61] Id. p. 88.
[62] CULVER, Henry B. *The book of old ships*. New York: Dover, 1992. p. 235.

armarem as velas de forma que cada uma colhesse o vento por um bordo, lembrando as asas de uma borboleta, como citado em diversas fontes – uma solução muito eficiente em termos de navios a vela, pois desta forma a vela de trás não encobriria a da frente.

Como dissemos no início deste tópico, a questão da mastreação não pode ser vista como uma solução única do local mas, encarando-a junto com outros aspectos da embarcação, cremos que ela cria uma situação em termos de *usos* bem característica das barcas do São Francisco.

Figura 37 – canoa sergipana de menor porte Navega com vento em popa[63] e com uma vela para cada bordo.

Tolda

A tolda usada nas canoas de Sergipe não é um detalhe de construção naval e de tradições de fazeres que possa ser considerada como exclusivo da região ou até mesmo "interessante", em termos de difusão cultural: ela é (ou era) uma prática comum nas embarcações fluviais brasileiras, em todo o território nacional. No caso, vale só o registro da estrutura, pois as canoas sergipanas de maior dimensão são conhecidas como "de tolda", devido a este abrigo. A tolda, pelas indicações do processo, sofreu uma mudança de usos, apesar da sua forma permanecer constante, mostrando a resistência da prática. Inicialmente seria a residência do mestre da embarcação ou, em alguns casos, a cabine dos passageiros, especialmente considerando que as embarcações eram o meio de transporte mais comum nas margens do rio. Mais tarde, ela perderia essa importância, passando a ser usada, em alguns casos, como simples local para arrecadação de material da embarcação.

[63] CARVALHO, *op. cit.*

Figura 38 – embarque de arroz em uma canoa sergipana de grande porte.

Observar o tamanho da tolda, que tinha condições de abrigar uma família[64].

O navegar

Um ponto final em termos de fazeres que podem ser associados à embarcação – e talvez o mais importante deles – é o próprio ato de navegar. Hoje em dia ainda se pratica a navegação a vela no País: como recreação nos barcos de passeio e iates de todos os tipos ou como atividade artesanal, na pesca, esta última em números cada vez menores, já que a pesca comercial usando embarcações motorizadas é economicamente mais rentável e eficiente.

Figura 39 – adaptação de costumes[65].
Velejadores no São Francisco adaptam uma canoa para atividade de lazer (corrida), com o uso de trapézio, prática que não era comum nessas embarcações naquele rio.

[64] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.
[65] Id.

Figura 40 – moitões e formas de amarração nas vergas de navios a vela[66].
Hoje em dia essas roldanas, ainda usadas em barcos a vela de recreação, são feitas industrialmente, de material metálico.

No caso da navegação fluvial de transporte, contudo, já não se pode dizer que os barcos a vela sobrevivam, pois os exemplares em uso, como a *Lusitânia*, já são muito raros e estão escasseando cada vez mais. E isso trás seus problemas.

Figura 41 – quadro com nós.
Quadro vendido em lojas náuticas, reproduzindo diversos tipos de nós usados em navios. De uma atividade prática, necessária aos trabalhos com o complicado aparelho dos navios a vela, a tendência é a transformação desse conhecimento em simples folclore, de interesse decorativo.

Na canoa pode ser observada uma série de características técnicas, na forma do casco, na sua bolina, nos mastros e no massame da embarcação, com suas amarras, nós, moitões e assim por diante, com nomes especiais, que demandam, só para o

[66] SHIP´S Miscellany. A guide to the Royal Navy of Jack Aubrey. London: Michael O´Mara, 2003.

conhecimento de toda essa nomenclatura complexa e hermética, um conhecimento específico da atividade marinheira. No caso, é claro, os objetos sendo a representação materializada desses conhecimentos.

Também devemos dizer que a canoa é uma boa demonstração da resistência das características culturais da atividade. O tipo, com cerca e 250 anos de idade, resistiu a diversas e profundas modificações no contexto em que se inseria. Durante a sua existência, toda a sociedade da região passou por profundas modificações políticas, sociais e econômicas: da Colônia para o Império e daí para a República; da escravidão para a liberdade; e, do ponto de vista econômico, a própria canoa é uma demonstração da resistência às mudanças que ocorreram. Essas embarcações, sempre classificadas por sua capacidade de carga, viram a unidade de medida de classificação ser mudada diversas vezes: no período dos engenhos, as canoas eram conhecidas pelo número de "caixas de açúcar" que transportavam – há menção de barcas do alto S. Francisco carregando 16 delas, cada uma com entre 35 e 50 arrobas de peso[67]. Mais tarde, com a decadência dos grandes engenhos agro-exportadores, as canoas passaram a ser conhecidas pela quantidade de rapaduras que levavam (Halfeld menciona barcas que levavam 12.000 rapaduras, de 4 a 5 libras – no máximo 27 toneladas e meia[68]). Já no século XX, aproveitando as várzeas fertilizadas pelas inundações do rio para a plantação de arroz, as canoas passaram a ser classificadas pelo número de sacos de arroz que podiam portar. Finalmente, com a construção das barragens, que acabaram com as inundações e com a rizicultura, as canoas passaram a ser conhecidas pela capacidade de levar sacos de cimento – isso até o transporte rodoviário acabar com a atividade que, como dissemos acima, teve uma grande resistência à mudanças sociais e econômicas.

Figura 42 – embarque de arroz em uma canoa de tolda[69].

[67] Câmara, *op. cit.* p. 97.
[68] HALFELD, *apud* Câmara, *op. cit.* p. 175.
[69] Fotograma do Filme "Na Veia do Rio", Ana Rieper, 2002.

Toda esta atividade "marinheira" criou uma mística que sobreviveu aos trancos e barrancos até os dias de hoje, criou toda uma mística que tende a desaparecer de nossa cultura, à medida que os barcos a vela forem sendo substituídos por embarcações motorizadas e isso fará com que a marinharia deixe de ser arte e passe a ser uma atividade de profissionais, com formação técnica e especializada, até em escolas, e não mais aprendida nas lides do mar.

Essa questão de formação das novas gerações nas atividades de vela é um problema sério, a ponto da nossa Marinha de Guerra, após um longo período em que o veleiro de treinamento de oficiais, o *Almirante Saldanha,* foi convertido em navio hidrográfico, com a remoção de seus mastros em 1962 e com a formação dos oficiais de marinha passando a ser feita integralmente em navios modernos, voltou a comprar um outro veleiro, o *Cisne Branco* (em 2000), para dar aos aspirantes a oficial uma formação seguindo as melhores tradições marinheiras, em um navio armado em galera.

Figura 43 – o *Cisne Branco*, embandeirado em arco, entra na baia de Guanabara.

Sendo assim, a proposta de manutenção da *Lusitânia* em funcionamento (assim como a *Daniela*, comprada pela prefeitura de Piranhas e rebatizada com o nome da cidade) é uma forma importante de preservação de usos e costumes náuticos que, como colocado acima, correm o risco de se perderem. Neste aspecto é importante frisar que, apesar da preservação de um objeto em museu ser mais viável em termos de

conservação de características físicas, o objeto, ao ser musealizado perde a sua função, original adquirindo uma outra, que é a de informação, deixando de ter, portanto, esse aspecto de "manutenção" de usos e costumes. Desta forma, apesar de já haver uma canoa de tolda musealizada, preservada no Museu Nacional do Mar, a *Lu-lhia*, em um aspecto estritamente etnográfico, consideramos que a proposta que está sendo tentada em Sergipe, de manutenção em atividade desses últimos vestígios da tradição fluvial, é melhor.

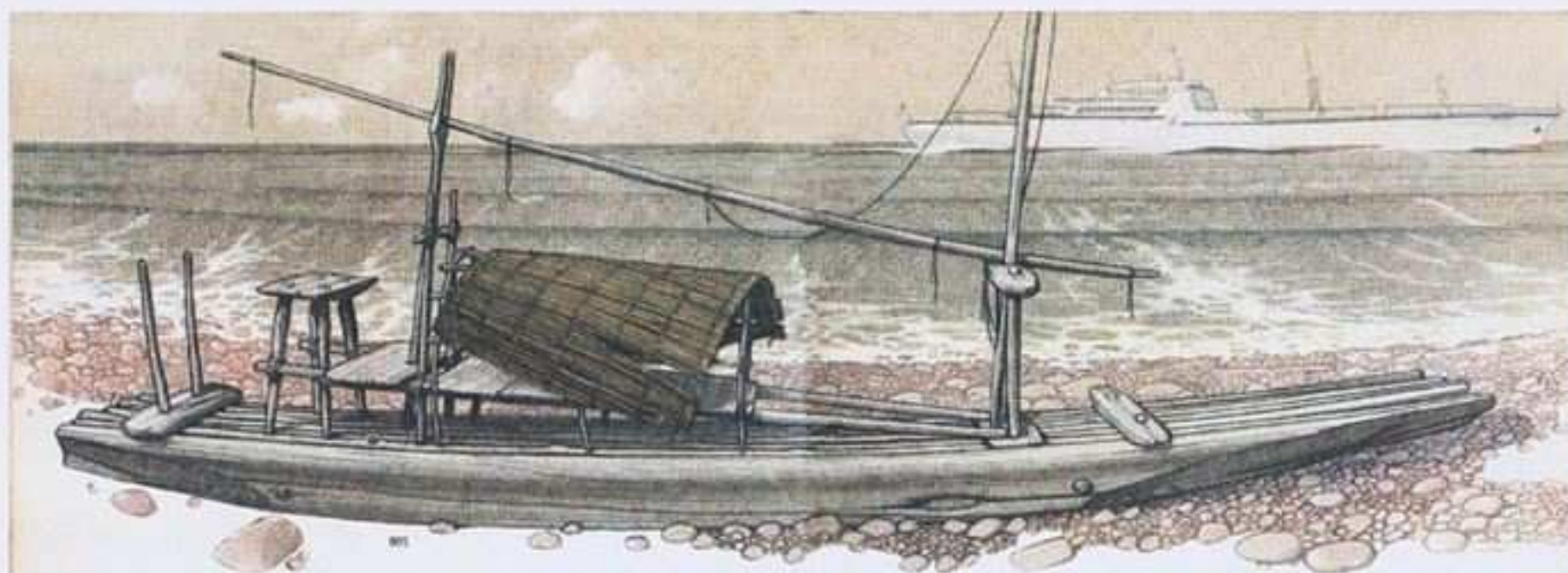



Figura 44 – jangada e navio nuclear.

Ilustração do livro de Björn Landström. O autor quis fazer uma comparação entre o navio mais moderno na época do lançamento do livro (1959), o *Savannah*, de propulsão nuclear, e uma jangada do Nordeste brasileiro, apontando que era possível que a jangada, com 3.000 anos, sobrevivesse ao navio mais moderno. De fato, isso aconteceu: o *Savannah* já saiu de operações e ainda existem jangadas no Nordeste. Contudo, o levantamento feito pelo arquiteto Vieira, só encontrou *uma* jangada ainda feita nos moldes mais tradicionais, com o *pau-de-jangada*, a piúba, todas as outras sendo construídas de tábuas, até com colocação de elementos de isopropileno (isopor) para aumentar a flutuabilidade. Não se pode deixar de pensar que a jangada – e os outros barcos tradicionais brasileiros – não sobreviva muito além do *Savannah*, navio que foi musealizado, listado como patrimônio histórico norte-americano.

Resta, contudo, discutir se a radical "restauração" que foi feita na embarcação descaracterizou ou não os valores etnográficos acima abordados. Trataremos disso em nosso parecer.

Glossário

Águas restritas – Termo empregado para designar espaços marítimos, fluviais ou costeiros onde o navio opera nas proximidades de perigos à navegação, sofrendo limitações pelo seu calado ou pelas dimensões da área de manobra.

Amainar – Recolher (prender) as velas aos mastros.

Amantilho – Cabo, teque, talha ou corrente que suporta um pau de surriola, caranguejа ou retranca.

Aparelho – Conjunto de cabos fixos e móveis que servem para segurança da mastreação, e sua manobra.

Armação – Mastreação e velame de um navio a vela, o que o caracteriza.

Barca – Grande embarcação de carga do Alto São Francisco. Designação genérica dada a várias embarcações marítimas ou fluviais.

Barcaça – Embarcação de dois ou três mastros, com velas latinas quadrangulares, usada no norte da Bahia até o Ceará.

Barlavento – Direção de onde sopra o vento. Bordo da embarcação voltado para a direção de onde o vento sopra.

Boca – Maior largura da embarcação.

Boca de lobo – Extremidade da retranca ou carangueja em forma semicircular, que se encosta ao mastro.

Bolina – Tábua que se coloca entre os meios das jangadas, e na borda das canoas e barcaças a sotavento destas, afim delas não rolarem e bordejarem (Bahia até o Ceará).

Bombordo – Lado esquerdo da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente.

Borda – Numa embarcação, a parte mais alta do *costado*, em toda a sua periferia.

Bordejar – Navegar em ziguezague, à vela, recebendo o vento ora por um bordo, ora por outro; voltear.

Boreste – Lado direito da embarcação, considerando-se a proa como a sua frente (termo usado no Brasil desde 1884, em substituição a estibordo).

Calado – Altura compreendida entre a parte inferior da quilha e a linha d'água.

Canoa – Nome genérico dado às embarcações sem quilha do Brasil.

Carangueja – *Verga* que se prende por um dos extremos em um mastro.

Casco – Corpo da embarcação, sem mastreação, aparelhos acessórios, chaminés e outros complementos.

Cavername - Conjunto das peças que dão forma ao casco da embarcação; quilha, roda-de-proa, cadaste, cavernas, longarinas, escoras, etc., excetuado o tabuado.

Cavernas - Cada uma das peças curvas fixadas transversalmente na quilha da embarcação.

Costado – Revestimento ou forro exterior do casco acima da linha-d'água, em embarcação de grande porte.

Deslocamento - Peso da água deslocada pela embarcação flutuando em águas tranqüilas, o qual, de acordo com o princípio de Arquimedes, é igual ao peso da própria embarcação.

Enxárcias - O conjunto de ovéns e enfrechates, nos navios à vela, que formam uma escada que dá acesso ao velame.

Equipagem – Conjunto de pessoas empregadas, em caráter permanente e exclusivo, nos serviços que se realizam a bordo de uma embarcação mercante; tripulação.

Espadelas – ver bolina.

Fundo de prato – barco cujas cavernas na quilha estão no mesmo plano ou formam um ângulo obtuso.

Galera – Antigo navio a vela, de mastreação constituída de gurupés e três mastros de brigue, envergando ou não, além das velas redondas e de proa, velas latinas quadrangulares. Raramente existiram galeras com quatro e cinco mastros.

Leme – Peça ou dispositivo instalado na popa da embarcação, e que serve para lhe dar direção, para governá-la.

Massame - Conjunto de cabos, fixos ou de laborar, existentes a bordo para manobra da embarcação.

Mastaréu – Cada uma das *vergônteas* que espigam por cima dos mastros ou de outros *mastaréus*, através das aberturas circulares das pegas respectivas.

Mastro da mezena – O último mastro, a ré, nos navios a vela de quatro mastros, que enverga uma *vela latina* (a mezena), em *carangueja*. Em navios de três mastros, o último a contar da proa, se armar *pano redondo* e *latino*. [Tb. se diz apenas *mezena* (q.v.).].

Mastro do traquete – O primeiro mastro a contar da *proa*, em navios de mais de um mastro, se ele não for o principal (o que pode acontecer em navios de dois mastros).

Mastro grande – O maior dos mastros do navio: em navios de dois mastros, pode ser o primeiro ou o segundo a contar da *proa*; em navios de três mastros, é o segundo a contar da *proa*; em navios de quatro ou cinco mastros, é o terceiro a contar da *proa*. [Tb. se diz apenas grande.]

Meia-nau – Nos antigos navios à vela, a parte situada entre o *mastro do traquete* e o *mastro grande*. No texto usamos com o sentido atual, que significa: parte da embarcação eqüidistante da proa e da popa, ou estreita faixa para um e outro lado dessa parte.

Mezena – Forma reduzida para *mastro da mezena* ou *vela da mezena*.

Moitão – Poleame que consiste numa caixa de madeira ou de metal dentro da qual trabalha uma roldana.

Obras mortas -A parte do casco da embarcação que fica acima do plano de flutuação em plena carga e que, portanto, está sempre emersa.

Obras vivas – A parte do casco da embarcação que fica abaixo do plano de flutuação em plena carga e que, portanto, fica total ou quase totalmente imersa.

Orçar - Pôr o leme a barlavento, a fim de que a proa da embarcação se aproxime da linha do vento.

Paneiros - Espaço situado na parte de ré de uma embarcação miúda, guarnecido de bancadas em volta, para assento dos passageiros. No caso da canoa de tolda, refere-se ao estrado de madeira que cobre o fundo da mesma.

Pano – O mesmo que vela.

Passadiço - Superestrutura do navio, onde permanecem o comandante, o oficial de quarto e o homem do leme quando o navio está navegando, e de onde se dirige a manobra dele; ponte de comando.

Poleame – Conjunto de todas as peças (moitões, cadernais, patescas, bigotas, etc.) destinadas à passagem ou ao retorno de cabos.

Popa – Parte de trás da embarcação.

Proa – Parte da frente da embarcação.

Querenar – Fazer adernar (uma embarcação) sobre uma barcaça apropriada, por meio de talhas ou estralheiras, de forma que fique à flor da água todo um bordo até a quilha, para nele realizar reparo ou limpeza; virar de querena.

Quilha – Peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento, e sobre a qual assentam as cavernas, a roda de proa e o cadaste.

Retranca - Verga que trabalha na parte inferior do mastro, para apoio da esteira de vela latina.

Rizada – Vela amarrada com rizes, depois de enrolada ou dobrada, para diminuir a superfície exposta ao vento.

Rolar - Descair (a embarcação) por efeito do vento, do mar ou da correnteza.

Sotavento – O lado para onde vai o vento; bordo contrário àquele de onde sopra o vento.

Tolda – Parte do convés principal situada entre o *mastro grande* e o *tombadilho*, ou (nos navios sem *tombadilho*) entre o *mastro grande* e a popa. No presente texto usamos o termo com o seguinte sentido: cobertura de palha ou de madeira, abaulada ou em forma de telhado, para abrigar, nas embarcações, a carga e/ou os passageiros.

Tombadilho - Superestrutura levantada à popa, sobre o convés superior, e destinada a câmaras e alojamentos do comandante e de oficiais.

Vela da mezena – *Vela latina* que se enverga na *carangueja* do *mastro da mezena*. [Tb. se diz apenas *mezena*.]

Vela latina – Vela triangular ou quadrangular, envergada em mastro (com ou sem *carangueja*), em *verga*, ou em *estai* e que trabalha no sentido de proa a popa.

Vela redonda – Vela quadrangular que enverga em *verga* cruzada horizontalmente no sentido de *bombordo* a *boreste*. [Cf. vela latina.]

Velame – Conjunto de velas de uma embarcação.

Verga – Peça de madeira ou de ferro, cilíndrica ou fusiforme, que cruza num mastro ou *mastaréu* (verga redonda), ou que se prende por um dos extremos em um mastro (*verga latina* ou *carangueja*).

Verga latina – Verga que cruza o mastro em ângulo, para colocação de uma vela latina triangular. Também pode significar o mesmo que *carangueja*.

Vergôntea – Peça de madeira destinada à feitura de *mastaréu*, *verga* etc.

Bibliografia:

ANDRADE, Rodrigo M. F. de [Entrevista] "POSSUÍMOS obras de arte e monumentos que chamam a atenção de técnicos mundiais", *Jornal do Comércio*, Recife, 18 de agosto de 1939.

ANDRADE, Mário de. Anteprojeto para criação do Serviço do patrimônio artístico nacional. IN: BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980.

ARNAUT, Jurema Kopke Eis. *Informação nº 68, de 25 de julho de 1988*, processo de tombamento 1.112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

ARTE NAVAL. Apostila do curso, escola Naval, 1944. S.n.t.

BALKOSKI, Joseph. "Fighting Sail: sea combat in the age of canvas and shot, 1775-1815". In: *Strategy & Tactics*, n. 85, mar./abr. 1981.

BARATA, João da Gama *et alii*. A navegação à Vela no Litoral Brasileiro. IN: *História Naval Brasileira*. Vol 1. Tomo 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975.

BRASIL – SPHAN-Pró-Memória. *Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.* Brasília: SPHAN-Pró-Memória, 1980.

BURTON, Richard. *Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico.* Belo Horizonte : Itatiaia; São Paulo : EDUSP, 1977.

CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1937.

CARVALHO, Orlando M. *O rio da Unidade Nacional – o São Francisco*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

CASTANHEIRA, Edmundo. *Construção de pequenas embarcações*. Lisboa: Centro do Livro Brasileiro. 1987.

CASTRO, Adler Homero Fonseca de. Navios, museus e resistência negra: o Quilombo da Cabaça como estudo de caso. IN: *Anais do Museu Histórico Nacional* n° 38, 2006.

CHAPMAN, Fredrik Henrik ad. *Architectura Navalis Mercatoria*. London: Adlard Coles, 1968. Original de 1775.

CORDINGLY, David. *The Maritime Compendium : na encyclopedia of Designs and Motifs*. London: Comway, 1998.

COELHO, Jerônimo. *Aviso do Brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho, Ministro da Guerra, ao Diretor do Arsenal de Guerra da Corte, Coronel do Estado-Maior de 1ª Classe Alexandre Manoel Albino de Carvalho sobre envio de material bélico ao Mato Grosso*. 26 de setembro de 1869. Mss ANRJ.

COUTO, Ronaldo Graça. (Coord). *Embarcações Típicas do Brasil*. Rio de Janeiro: Index, s.d.

CULVER, Henry B. *The Book of old Ships : From Egyptian Galleys to Clipper Ships*. New York: Dover Publications, 1992.

ESTRADA de Ferro Madeira Mamoré. http://www.geocities.com/Area51/Realm/7805/efmm-2.htm acesso em março de 2007.

FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*. Rio de Janeiro: Escola Naval, 1984.

FRANCO, Luiz Fernando P. N. Arquiteto do SPHAN, *Informação de 14 de março de 1984.*, processo 1112-T-84, Embarcações a Vapor do Rio São Francisco. Arquivo Central do IPHAN (mimeo).

FRUTUOSO, Eduardo Jorge Miranda *et alii*. *A caravalea e as condições de navegação na época dos descobrimentos. (Roteiro-Guia para visitas de Estudo à Caravela 'Boa Esperança')*. S.n.t.

KIHLBERG, Bengt. *et alii. The Lore of Ships*. New York: Crescent Books, 1986.

LANGER, John. Caminhos Ancestrais. *Nossa História*. Ano 2. nº 22.

LANDSTRÖM, Björn. *O Navio*. Lisboa : Publicações Europa-América. 1961.

LAVERY, Brian. *The Arming and fitting of English Ships of War : 1600-1815*. London: Conway Maritime Press, 1987.

MERRIEN, Jean. *Historia de los buques*. s.l.; Aymá, 1960.

MIRANDA. Agenor Augusto. *O Rio São Francisco: como base de desenvolvimento econômico de nosso vasto interior*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa do Tocantins e carrancas do São Francisco*. IN: *Navigator*, número 10, dezembro de 1974.

MOURA, Carlos Francisco de. *Figuras de proa portuguesas e brasileiras*. IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975.

MOURA, Carlos Francisco de. *Os caravelões Brasileiros*. IN: *Navigator*, número 9, junho de 1974.

NEIVA, Rubens, Viana. *Navegação do São Francisco*. IN: IN: *Navigator*, número 8, dezembro de 1973.

NEVES, Zanoni. Os remeiros do São Francisco na literatura. Revista de Antropologia, São Paulo, USP, 2003, v. 46 Nº 1.

PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco e figuras de proa de outros rios*. IN: *Navigator*, número 11, junho de 1975.

PARDAL, Paulo. Carrancas do São Francisco. Funarte, Cadernos de Folclore, nº 29. Rio de Janeiro: Graphos Industrial, 1979.

PARDAL, Paulo. *Carrancas do São Francisco*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974.

PEREIRA, Júlia Wagner. *As coisas estão mudando... Estudo do discurso de patrimônio a partir dos processos de tombamento na gestão de Renato Soeiro no IPHAN (1967 – 1979)*. Trabalho apresentado como parte dos requisitos para conclusão do Curso de Especialização em Patrimônio IPHAN/UNESCO. Rio de Janeiro, 2007 (mimeo).

PHILLIPS, Carla Rahn. *Six Galleons for the King of Spain : Imperial Defense in the Early Seventy Century.* Baltimore: John Hopkins University Press, 1986.

RELATORIO do presidente da província do Rio de Janeiro no 1º dia de março de 1844. s.n.t.

RIBEIRO, Carlos Eduardo. *O restauro da canoa luzitânia : as canoas de tolda e o baixo São Francisco.* IN: *1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

RIEPER, Ana. *Na Veia do Rio.* filme, 2002.

ROCHA, Geraldo. *O Rio de São Francisco, fator precípuo da existência do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. *Industria de Construção Naval.* IN: *Navigator*, número 3, junho de 1971.

SÃO FRANCISCO: o rio da unidade. [Brasília]: Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco, 1978.

SHIP´S Miscellany. A guide to the Royal Navy of Jack Aubrey .London: Michael O´Mara, 2003.

SILVA TELLES, Pedro Carlos. *A construção Naval no Brasil.* Rio de Janeiro: Fundação Cultral Monitor Mercantil, 2004.

SILVA TELLES, Pedro Carlos. *História da construção Naval no Brasil.* Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar ; Liga dos Amigos do Museu Naval, 2001.

SILVA, Benedito (org). *Dicionário de Ciênicas sociais.* Rio de Janeiro : Fundação Getúlio Vargas, 1987.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil.* Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

THROCKMORTON, Peter (ed). *History From the Sea : shipwrecks and archeology.* London: Mitchell Beazley, 1987. Kryrenia. VIANNA, Helio. *História da Viação Brasileira.* Rio de Janeiro: Bibliex, 1949.

VALLADARES, Clarival do Prado. *Guarany: 80 anos de carrancas.* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

VIEIRA FILHO, Dalmo. *Viagem de Reconhecimento dos barcos tradicionais brasileiros.* IN: *1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.* São Francisco do Sul: Museu Nacional do Mar, 2005.

WOODMAN, Richard. *The Victory of Seapower: Wining the Napoleonic War 1806-1814.* London: Toni Caxton, 2001.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2007.

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

MINISTÉRIO DA CULTURA

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Memorando nº 154/08 JKEA/GProt/DEPAM	Data: 03/06/2008

Ao Diretor do DEPAM
Dalmo Vieira Filho

Assunto: Processo nº 1473-T-2001: Canoa de tolda Luzitânia (...), Município de Aracaju/SE.

Senhor Diretor,

Encaminho o Processo nº 1473-T-2001[1], intitulado: Canoa de tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555, Aracaju[2], Estado de Sergipe, com indicação favorável ao seu tombamento nos termos do Decreto-Lei nº 25/37.

Histórico

O respectivo pedido de tombamento foi encaminhado ao IPHAN pelo Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, em 2000, juntamente com projeto de "restauração" da canoa. (fls. 01 a 37)

O assunto foi analisado pelo historiador Adler Homero Fonseca de Castro, que recomendou a abertura do processo de tombamento, mas opinou desfavoravelmente ao desenvolvimento do dito projeto de restauração, porque este previa a quase total reconstrução da canoa, com o uso de técnicas não reversíveis.

Instaurado o processo, o assunto só voltou a ter andamento em fins de 2006 e, já em 2007, o historiador Adler H. de Castro, após ter promovido as complementações indispensáveis à

[1] Por determinação dessa direção, o processo esteve paralisado na Gerência de Proteção/DEPAM aguardando o desenvolvimento, nas superintendências regionais, de estudos de tombamento das canoas costeiras da Baía de São Marcos e dos saveiros do Recôncavo Baiano, e das baleeiras em Santa Catarina, no escopo do "Projeto Barcos do Brasil", elaborado pelo DEPAM em 2007.

[2] Atualmente a sede da Sociedade Sócio-ambiental localiza-se Rua Jakson Figueiredo, nº 09, Município de Brejo Grande.

finalização dos estudos técnicos sobre a proposta, emitiu o Parecer nº 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM (fls. 119 a 124) em que, consideradas as intervenções "restaurativas" promovidas em desacordo com aquele parecer contrário, apresentou as etapas de sua reflexão sobre os valores culturais que poderiam ser atribuídos à canoa.

Nesse sentido, dada a destruição do suporte físico original da canoa, considerou impossível lhe atribuir valor histórico. Em suas palavras:

> se a *forma* original da canoa não se perdeu (...) a sua *substância*, os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existe. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje (...), faltando-lhe (...) autenticidade, tal como se entende o termo no Ocidente, nos termos da Carta de Veneza, de 1964. (grifos do autor)

Entretanto, reconheceu na nova canoa de tolda um valor etnográfico, porque ela, incontestavelmente, materializa aspectos da identidade regional, contribuindo, ainda que simbolicamente, para o variado elenco de embarcações brasileiras, que detêm valor de representação federal, infelizmente em processo de transformação e desaparecimento. Por isso, indicou o tombamento da "Canoa de tolda Luzitânia" e, apoiando-se nos debates que o assunto suscitou entre os técnicos desta Gerencia de Proteção, justificou:

> O problema etnográfico, da preservação materializada de usos e costumes tradicionais (...) é muito complexo e não pode ser resumido a uma "originalidade imutável". Um objeto em uso cotidiano está sujeito à reposição de peças, substituição de partes, alterações, modificações e aperfeiçoamentos (...) Nesse sentido, a ação do proprietário da Lusitânia em usar métodos, materiais e técnicas "primitivas", assim como o emprego de artesãos locais, como o mestre construtor naval Nivaldo ou o ferreiro Aloísio Chagas, nos parece ser um importante indicativo de que houve (...) a intenção de respeitar esses valores tradicionais e, com isso, se obteve, de certa forma, a sua preservação.
> (...) a Luzitânia que existe hoje *não* é mais a canoa que existia em 2000 [quando foi solicitado o seu tombamento], mas (...), nem por isso, deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados (...) especialmente no que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. (grifos do autor)

PARECER

As reflexões de Plutarco e de Hobbes sobre a Ariadna de Teseu, citadas no parecer, são extremamente oportunas para orientar a decisão sobre a Luzitânia.

Considerados a natureza do bem em análise e o fato de que não se trata de um objeto museológico, é necessário admitir que em nenhum momento haverá um barco construído exclusivamente de peças velhas ou de peças novas, já que as peças danificadas precisarão ser substituídas por outras e estas peças, hoje novas, estarão sujeitas ao envelhecimento pelo uso e pelo tempo e, conseqüentemente, a novas substituições. Nessas condições, a substituição de peças danificadas é condição indispensável à utilização da Luzitânia e, conseqüentemente, a sua permanência.

Tal como o navio de Teseu, apesar de ser uma, a Luzitânia seria também duas, ou tantas quantas fossem as canoas que resultassem das intervenções realizadas, porque haveria sempre avarias a consertar e peças a substituir para que permanecesse navegando como parte e memória das tradições no Baixo São Francisco. A substituição das peças, feitas assim, paulatinamente, ao longo do tempo, obedeceria a um ciclo ou ritmo de vida, renovado tantas vezes quantas fossem as intervenções realizadas.

Não é esse, entretanto, o caso da Luzitânia que teve uma intervenção "restauradora" agressiva e inadequada. Na canoa sergipana, a intervenção realizada, para além da substituição das pranchas de madeira, utilizou material estranho à técnica e tradição cultural originais (inclusive um adesivo/impregnante epóxi nas junções das peças do casco, em substituição da massa de calafeto tradicional). Perdeu-se, assim, o documento: a embarcação que resultou daquela intervenção, materialmente, é apenas uma referência à canoa original.

Para quem, entretanto, a vê navegando no São Francisco, para a população da região, a sua forma continua sendo repositório de significados. Significados que, somados ao fato de as canoas de tolda já quase terem desaparecido, substituídas por outras embarcações motorizadas, permitem lhe atribuir a condição de relíquia. Salvou-se a memória e o valor afetivo da Luzitânia, cuja proteção deverá, assim, ser providenciada.

Por isso, concordo com o parecer de Adler Homero Fonseca de Castro e recomendo o tombamento da Luzitânia, com a respectiva inscrição no Livro do Tombo Arqueológico, Paisagístico e Etnográfico.

Apresento, resumidamente, as informações que deverão orientar a PROFER para a notificação do tombamento provisório:

1) **Nome do bem**:
   Canoa de tolda Luzitânia.
2) **Proprietário**:
   Sociedade Sócio-ambiental do Baixo São Francisco.
   Rua Jakson Figueiredo, nº 09, Mercado.
   Cep.: 49.995-000 – Brejo Grande/SE
3) **Motivação**:
   Valor etnográfico, como importante testemunho material dos usos e costumes da marinharia no Rio São Francisco.

Atenciosamente,

Jurema Kopke Eis Arnaut
Gerente de Proteção
DEPAM/IPHAN
Mat. SIAPE nº 222.915

Dalmo Vieira Filho
Diretor do DEPAM/IPHAN
24/06/08

Piaçabuçu. 09 junho 2008

Prezada Regina,

Aqui segue o título de propriedade da Luzitânia.

Que os ventos de rapidez empurrem os trâmites do tombamento da Luzitânia, é o que pedimos ao bom São Lourenço (eu já vi uma índia velha pagar para São Lourenço e o vento veio ~~[illegible]~~ para cozinhar os barros das panelas - ainda cruas na fogueira à beira do rio).

Abraço e até breve,

Cão

RECIBO DE VENDA DE EMBARCAÇÃO À VELA
DE SERVIÇO FLUVIAL

R$4.000,00

Eu, ...JOSÉ FERNANDES SILVA......, brasileiro, nascido à Poço Redondo, SE........., casado, agricultor e armador, portador da identidade de número ..197.574.............., emitida em ..05/06/1971., pelo órgão.SSP-SE....., CPF 977591125-72, morador no Povoado do Curralinho, Município de Poço Redondo, Estado de Sergipe, , recebi da **SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO CANOA DE TOLDA**, entidade brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 05 de janeiro de 1998, com Estatuto registrado no Cartório do 10º.Ofício, na comarca de Aracaju, Estado de Sergipe, CGC número 02.597.836/0001-40, e com sede oficial à Estrada João Bezerra, 555, Povoado de Areia Branca, Município de Aracaju, Estado de Sergipe, a importância de **R$4.000,00(quatro mil reais),** pagos integralmente nesta data e em moeda corrente nacional; referente ***à venda da embarcação do tipo canoa de tolda à vela***, classificação ...., comprimento 13,45... m, contorno 2,65... m, pontal 0,65.........m, boca máxima 1,66.........m, calado máximo ....0,4........m, capacidade 02 trip. e 20.... passageiros, de nome **LUSITÂNIA**, registrada na Capitania dos Portos de Penedo, Estado de Alagoas, sob o número ..242009016-1.....................(titulo de inscrição emitido em ..30/09/83..), de minha propriedade, sendo que o vendedor se obriga a vender a embarcação acima descrita e identificada livre e desembaraçada de ônus ou gravames judiciais, extra-judiciais e trabalhistas, para tanto devendo apresentar a comprovação de ausência de ônus e gravames conforme os descritos, através de documentação devidamente validada nos termos da lei vigente.

CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO
Tabelião
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA
Substituto
...
Penedo

Reconheço como verdadeira(s) a(s) firma(s) de Carlos Eduardo Ribeiro Júnior
Penedo ... /1999
Em test° ... da verdade ... o Tab. Público
BONIFÁCIO JOSÉ BEZERRA

Penedo, 27 de julho de 1999

Vendedor
(a rogo de José Fernandes Silva assina Carlos Eduardo R. Júnior).

Testemunhas
[signature] 08582750-70 SSP RO
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.

[signature] 09534927-0 IFP-RJ
Ana Riefer

MARINHA DO BRASIL
AGENCIA FLUVIAL DE PENEDO
TITULO DE INSCRICAO DE EMBARCACAO No. 0002129/2007

NOME DA EMBARCACAO : LUSITANIA
No. DE INSCRICAO : 242-009016-1
DATA DA INSCRICAO : 30/04/1983
TIPO DE EMBARCACAO : CAIQUE/CANOA/BATEIRA
PROPULSAO : SEM PROPULSAO
AREA DE NAVEGACAO : INTERIOR
ATIVIDADE / SERVICO : PASSAGEIRO E CARGA
TRIPULANTES : 2
PASSAGEIROS : 22
HIPOTECA : NAO
NUMERO 1o./2o.MOTORES: ########## / ##########
NUMERO DO CASCO : ##########
ARQUEACAO BRUTA : 3.0
ARQUEACAO LIQUIDA : 3.0
TONELAGEM PORTE BRUTO: ##########
COMPRIMENTO TOTAL : 15.22

BOCA : 2.38
PONTAL : 0.92
CALADO LEVE : 0.2
CALADO CARREGADO : 0.4
CONTORNO : 2.69
ANO DE CONSTRUCAO : 1983
CONSTRUTOR : XXXXXXXXXXXXXXXXXXX
MAT. CONSTRUCAO CASCO: MADEIRA
PROPRIETARIO/ARMADOR : SOCIEDADE SOCIO AMBIENTAL DO BAIXO
CPF/CGC : 02.597.836/0001-40
ENDERECO : RUA JACKSON FIGUEREDO
BAIRRO : CENTRO
CIDADE-ESTADO : AREJO GRANDE - AL
CO-PROPRIETARIO : XXXXXXXXXXXXX
CPF/CGC2 : 00.000.000/0000-
OBSERVACOES : OIMAC OIMAN VALIDO C\ SEG.OBRIGATORIO

DATA DE EMISSAO : 29/03/2007

Péricles Alves Arraes
CAPITÃO TENENTE (T)
ASSINATURA DO ENCARREGADO

DIRAN Guimarães Rocha
1º SG
Encarregado
ASSINATURA DO FUNCIONARIO

CARTÓRIO ÚNICO OFÍCIO
FRANCISCO SOUZA FIM DE MELO
HELDER LUCIANO S. MELO
Substituto
Rua Mestre Francelino, 256
Piaçabuçu - Alagoas

CERTIDÃO

Certifico que a presente fotocópia confere com o original que me foi apresentado. Dou fé.

Piaçabuçu 10/06/08

Tabelião

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO - AGU
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL - PGF
PROCURADORIA FEDERAL – PF – ÓRGÃO EXECUTOR DA PGF NO
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
SBN Quadra 02, Bloco H, Edifício Central Brasília – 6° andar – Brasília – DF CEP: 70.040-904
Fones (61) 414-6229 / 6237 / 6124 – Fax (61) 414-6128 — E-mail: www.projur.bsb@gov.br

PARECER N.º 40/2008-PF/IPHAN/AF

Referência: Processo nº 1.473-T-2001
Processo n.º 01450.008894/2008-14

Interessado: Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM

Assunto: Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Ementa: Processo de tombamento devidamente instruído. Observação dos aspectos legais. Posição favorável ao tombamento Canoa de Tolda Luzitânia.

Em razão de consulta formulada pelo Sr. Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM sobre o Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal, Brejo Grande – SE, os autos foram encaminhados para esta Procuradoria Federal a fim de subsidiar a análise dos aspectos jurídicos relacionados ao tema.

I – DOS FATOS

2.- Inicialmente, deve-se mencionar que o pedido de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, foi encaminhado ao IPHAN pelo Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, por meio do Ofício n.º 57/2000, de 08.08.2000, juntamente com o projeto de "restauração" da canoa.

3.- Por intermédio do Ofício n° 067/2000, de 04.09.2000, a Superintendente Regional da 8ª SR/IPHAN, Sra. Eliane Maria Silveira Fonseca Carvalho, solicitou ao Coordenador do Projeto Canoa de Tolda mais elementos para instrução do processo de tombamento, a teor do que estaabelece a Portaria n° 11.09.1986.

4.- Em resposta a esse Ofício, o Coordenador do Projeto Canoa de Tolda encaminhou o Ofício n.º 75/2000, de 11.09.2000, ao qual foi anexado uma série de documentos, dentre eles: a) cópia do título de propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia; b) estatuto da Sociedade Sócio-Ambiental Canoa de Tolda; c) Carta da Associação de Moradores do Povoado do Mato da Onça – AL, dentre outros.

5.- O Coordenador do Projeto Canoa de Tolda, por meio do Ofício n.º 91/2000, de 06.10.2000, encaminhou ao Iphan manifestações de apoio ao projeto de restauro da Canoa de Tolda formuladas pela FAPESE – Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado do Sergipe e do Programa Xingó.

6.- A Superintendente da Regional da 8ª SR/IPHAN encaminhou a solicitação de tombamento da referida Canoa para o Diretor do DEPROT, Sr. Roberto Holanda, por meio do Memorando n.º 01/2001/GAB.8ªSR/SE, de 10.01.01.

7.- A referida solicitação foi analisada pelo Historiador Adler Homero Fonseca de Castro por meio do Memo DEPROT/RJ n.º 23/2001, de 29.01.01, que se mostrou favorável a abertura do respectivo processo de tombamento. **Entretanto, manifestou a sua preocupação em relação ao método proposto para o restauro da Canoa de Tolda, por ser irreversível, vez que não segue as normas internacionais de restauração, ao se utilizar de resina epóxica. Tal metódo poderia ocasionar ao bem a sua descaracterização e por conseguinte prejudicar a sua apreciação pelo Conselho Consultivo do Iphan.**

8.- Essa preocupação quanto ao restauro da Canoa de Tolda foi levado ao conhecimento do Coordenador do Projeto de Canoa de Tolda por meio do Ofício n.º 009/2001 – GAB/DEPROT/IPHAN, de 19.02.01, do Diretor do DEPROT.

9.- Instaurado o presente processo de tombamento, a ele foram anexados mais alguns documentos, dentre eles: fotografias referentes a Canoa de Tolda que foram enviadas por meio do Memorando 006/2001 Gab 8ª SR/SE, de 25/01/2001. Porém, este processo sofreu ao longo do tempo dissolução de continuidade, somente retomando a sua instrução de forma efetiva em 2006, ante a manifestação apresentada pelo Historiador Adler de Castro por meio do Memorando n.º 121/06 AHFC/Gprot/DEPAM, de 11.10.06.

10.- O Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco Canoa de Tolda, Sr. Carlos Eduardo Ribeiro Jr, por meio da correspondência CT – 007/07, de 31.01.2007, informou a satisfação desta Sociedade com a noticia da reativação do processo em questão e sobre a conclusão dos trabalhos de restauro da Canoa Luzitânia.

11.- A fim de complementar a instrução processual o historiador Adler de Castro elaborou o Memorando n.º 21/07/AHFC/Gprot/DEPAM, de 3.04.07, e o Parecer nº 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, manifestando-se favorável ao tombamento da Canoa de Tolda.

12.- Posteriormente, a Gerente de Proteção do DEPAM/IPHAN, encaminhou o processo de tombamento em epígrafe ao Diretor do DEPAM, por meio do Memorando n.º 154/08, JKEA/Gprot/DEPAM, de 03.06.2008,[1] **com indicação favorável ao tombamento da Canoa de tolda Luzitânia, localizada no Estado de Sergipe**, manifestando a sua concordância com o Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007,[2] elaborado pelo Historiador Adler Homero Fonseca de Castro.

13.- Por sua vez, o Diretor do DEPAM, Sr. Dalmo Vieira Filho, aprovando o posicionamento acima, encaminhou a PF/IPHAN o presente processo de tombamento.

14.- Os presentes autos me foram distribuídos para análise e manifestação em 24.06.2008.

15.- É, em essência, o que se tinha a relatar.

[1] Fls. 220 a 223 dos autos.
[2] Fls. 119 a 124 dos autos.

II. DO DIREITO

a) A Constituição Federal e o instituto do Tombamento

16.- O tombamento da Canoa de Tolda para ser considerado válido e legítimo precisa estar em consonância com o nosso ordenamento jurídico.

17.- O art. 216 da Carta Política de 1988 traz em seu bojo definição acerca de quais bens integram o patrimônio cultural brasileiro e estabelece normas de proteção a esse patrimônio, conforme se depreende da leitura desse artigo, vazado nos seguintes termos:

> "Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
>
> I - as formas de expressão;
>
> II - os modos de criar, fazer e viver;
>
> III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
>
> **IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;**
>
> V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
>
> **§ 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação."** (sem destaques no original)

18.- O § 1º, do art. 216, da CF/88, acima transcrito, estabeleceu os meios pelos quais o patrimônio cultural brasileiro deverá ser protegido, inserindo-se dentre esses instrumentos, o tombamento.

19.- José Eduardo Ramos Rodrigues define o tombamento como sendo:

"Um ato administrativo pelo qual o Poder Público declara o valor cultural de coisas móveis ou imóveis, inscrevendo-as no respectivo Livro do Tombo, sujeitando-as a um regime especial que impõe limitações ao exercício de propriedade, com a finalidade de preservá-las. Portanto, trata-se de ato ao mesmo tempo declaratório, já que declara um bem de valor cultural, e constitutivo, vez que altera o seu regime jurídico."[3]

20.- O instituto do tombamento encontra-se disciplinado por meio do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 e pela Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986.

21.- No tocante, ao **tombamento de bens móveis** é importante mencionar o disposto no § 2º do art. 4° da Portaria n.° 11, de 11.09.1986, vazado nos seguintes termos:

"Art. 4° Proposto o tombamento perante às Diretorias Regionais ou quando destas for a proposição, o respectivo pedido, devidamente instruído, será encaminhado à Coordenadoria de Proteção que o remeterá à Coordenadoria de Registro e Documentação para abertura do competente processo de tombamento.
(...)
§2° No caso de a proposta de tombamento se referir a bem ou bens móveis, a instrução do pedido constará de descrição pormenorizada do objeto, se tratar de peça única ou da relação detalhada de peças componentes de coleção, listadas uma a uma, mencionando-se o material empregado, as dimensões de cada unidade e outras características que as individualiza, assim como de informações precisas sobre a localização, o proprietário e/ou responsável pela guarda do(s) objeto(s) e seu estado de conservação, acrescidas de documentação fotográfica e análise do valor desses bens para o patrimônio cultural do País.
(...)" (sem destaques no original)

22.- Traçadas essas balizas sobre o instituto do tombamento, cabe nesse momento, examinar de forma mais detida o tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, que nos foi submetido pelo DEPAM.

[3] RODRIGUES, José Eduardo Ramos. Meio Ambiente Cultural: Tombamento – Ação Civil Pública e Aspectos Criminais. p. 313

a) A Canoa de Tolda Luzitânia

23.- A Canoa de Tolda Luzitânia teve uma presença significativa na vida das comunidades do Baixo São Francisco, ao se tornar em eficiente meio de transporte para o escoamento de cargas mais pesadas, conforme nos informa o seguinte trecho do Projeto Canoa de Tolda – Restauração e Armação da Canoa Luzitânia, *in verbis*:

> "(...)
> **Dentre as embarcações de trabalho movidas à vela, as mais importantes eram as canoas de tolda, pois desempenhavam o papel fundamental de transporte das cargas mais pesadas e variadas entre os extremos do baixo São Francisco: toras, estacas de madeira e carvão vegetal, cerâmicas e tijolos, gado e pescado salgado, pedras e cal para construção, arroz e milho.** As canoas de tolda eram o principal pilar do transporte da produção agropecuária, artesanal e de manufaturados em toda a região, tendo atingido em seu apogeu proporções consideráveis. **Seu tamanho era medido pela capacidade de transporte de sacos de cereal. Assim no caso específico da Luzitânia, temos uma canoa de 300 sacos, porém as maiores chegavam a 1000, 1500 e mesmo 2000 sacos.**
>
> Em torno das grandes canoas de tolda do São Francisco, vivia uma comunidade ativa e variada: **os pilotos**, comandantes e responsáveis pela embarcação e em muitos casos pela comercialização de sua carga; **os canoeiros tripulantes**, homens das margens dos rios, que muitas vezes, na falta dos ventos, com sua força e varas impulsionavam as toldas rio acima na necessidade de chegar a bom porto a tempo; **os mestres carpinteiros navais**, com seus segredos, tradições de traçado e técnicas de construção, em busca da canoa perfeita, a que primeiro chegasse ao seu destino, com a maior capacidade de carga possível; **os cordoeiros**, trançando manualmente cabos e filames das canoas; **os calafates**, responsáveis pela manutenção das juntas dos taboados dos cascos das embarcações; **os mestres veleiros**, que desenhavam, cortavam, costuravam e tingiam as peças de algodão que como velas impulsionariam as canoas. Devemos notar que determinadas comunidades ao longo do baixo São Francisco desenvolveram maior tradição nesta ou naquela atividade. (...)" [4](sem destaques no original)

[4] Fls. 8 dos autos.

24.- Entretanto, com o decorrer do tempo, com as modificações ocasionadas com a implantação de usinas hidrelétricas e a alteração do regime das águas do São Francisco, a implantação de rodovias, e os avanços tecnológicos, contribuíram gradualmente para a perda da função das canoas de tolda.

25.- Atualmente, segundo o Projeto Canoa de Tolda – Restauração e Armação da Canoa Luzitânia, somente a Canoa Luzitânia permanece navegando no Baixo São Francisco, *in verbis*:

> "(...)
> **Com a decadência da economia regional nas últimas décadas, as modificações do regime de águas do São Francisco e a mudança da relação do homem ribeirinho com o rio, as canoas de tolda gradativamente perderam a sua função. A implantação de uma rede rodoviária cada vez mais ampla, levando a quase todos os povoados produtos mais baratos e novidades tecnológicas para os moradores, foi também um fator determinante no desaparecimento do transporte tradicional a vela e a motor.** O sistema rodoviário contribuiu para uma maior velocidade no transporte de cargas e passageiros, que se tornou mais ágil, ainda que menos confortável, afastando ainda mais o homem de seu contato com o rio. Entretanto, a memória do tempo em que o regime do rio, a navegação fluvial e a atividade econômica do baixo São Francisco representavam um diferencial em qualidade de vida não foi perdida. É na canoa de tolda que os habitantes das margens do rio identificam um dos símbolos deste modo de vida.
>
> **De todas as dezenas de canoas de tolda do baixo São Francisco sobrou um único exemplar navegando, a Luzitânia, que sobreviveu graças à dedicação de seu mestre Abel Ferreira, natural de Pão de Açúcar, Alagoas.** (...)" (sem destaques no original)[5]

26.- No que pertine as características da Canoa de Tolda Luzitânia, me valho do cuidadoso Estudo de Tombamento, elaborado pelo historiador Adler de Castro, o qual apontou como traços principais da canoa em apreço os seguintes:

[5] Fls. 9 dos autos.

> "(...)
> **A embarcação é composta por um casco de tábuas corridas, ligadas entre si por cavernas duplas, sem quilha e, desta forma, o fundo da embarcação é chato. A proa da embarcação é em forma de colher, a popa termina em cadaste plano, bem inclinado, onde se encaixa um longo leme de saia, com uma cana igualmente longa.** Nas laterais do casco estão presas duas bolinas (espadelas), uma em cada bordo. As obras vivas são demarcadas por uma pintura marrom, enquanto o resto do casco é branco, com detalhes decorativos, em padrão geométrico, de cores mostarda, vermelho e verde. O fundo da embarcação é coberta por paneiros pintados de verde. Na popa há um pequeno convés onde se posiciona o timoneiro e na proa a tolda, que dá nome ao tipo de embarcação. A canoa tem dois mastros, um colocado bem a vante, adiante da tolda, e outro no terço final da embarcação, a ré. Ambos tem um mastaréu e o pano é preso a uma retranca e carangueja, que tem movimento sobre o mastro, para içar a vela.
>
> Segundo dados do processo, a embarcação seria uma canoa de capacidade de carga de "300 sacos" (15 toneladas), tendo 15,7 metros de comprimento (51,5 pés de comprimento, para usar uma medida usual em embarcações). (...)". (sem destaques no original)[6]

b) Do valor a ser protegido em relação à Canoa de Tolda Luzitânia

27.- O presente processo trouxe um rico debate acerca de qual dos valores previstos no Decreto-Lei n.º 25, de 1937, a Canoa de Tolda Luzitânia poderia ser portadora. Isto porque, essa Canoa sofreu um intenso processo de intervenção que lhe retirou muito dos elementos que lhe permitiriam identificar como um objeto histórico.

28.- O Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007, do Historiador Adler de Castro revela que a intervenção sofrida pela Canoa de Tolda Luzitânia foi de tal magnitude que lhe comprometeu o valor de autenticidade estabelecido na Carta de Veneza para que determinado bem pudesse ser considerado como histórico. A propósito, vale conferir o seguinte trecho referente ao Estudo de Tombamento, elaborado por este historiador:

[6] Fls. 170 dos autos.

"(...)
A referida intervenção foi profunda - extremamente radical, diríamos. Como o próprio coordenador do projeto de restauração, Carlos Eduardo Ribeiro, colocou em seu artigo sobre a restauração da Lusitânia (anexo I), **a proposta de manter a embarcação operacional, de forma que, ao contrário do recomendado pelo IPHAN, decidiu-se pelo uso de técnicas não reversíveis (uso de resinas epóxi).** Isso além de se ter praticamente substituído o cavername, obras vivas, costado e armação da embarcação. De fato, a intervenção foi tão profunda, que o próprio projeto de restauração previa a substituição gradativa das peças "de forma a evitar-se a desagregação da embarcação, com a perda de suas formas originais". Ou seja, seriam substituídas tantos elementos que, se fossem removidos de uma só vez, se perderia a forma da canoa.

O resultado prático é que, se a forma original da canoa não se perdeu com o uso desse procedimento de "restauração", a sua substância, os elementos que permitiriam caracterizá-la como um objeto histórico, não mais existem. O que há hoje é um barco moderno, feito com materiais dos dias de hoje, seguindo linhas antigas. **Isso, segundo nos parece, implicou na destruição do bem original, pelo menos em seu aspecto histórico: faltam-lhe os aspectos de autenticidade, tais como se entende o termo no ocidente, nos termos da carta de Veneza, de 1964** (ver anexo II).
(...)"[7] (sem destaques no original)

29.- O pesquisador Adler Castro no seu Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007, com o objetivo de melhor compreender os valores culturais que ainda poderiam permanecer na Canoa de Tolda Luzitânia, em que pese as severas intervenções feitas nessa Canoa formulou as seguintes questões: *A dúvida, portanto, ficou na questão da identidade: seria a Luzitânia, mesmo tendo em vista a reconstrução quase total por que ela passou, ainda a mesma canoa cujo tombamento tinha sido solicitado em 2001? Seria ela ainda um suporte materializado válido para um valor imaterial ?*[8]

30.- Após, reflexão por técnicos do DEPAM a respeito dessas questões, pode-se chegar a um consenso de que embora a Canoa Luzitânia **não seja mais a canoa que existia em 2001, a mesma era portadora de valores imateriais, e portanto de valores etnográficos, o que lhe permitiria a proteção pelo veio do tombamento**, conforme se deflui da leitura do seguinte trecho do Parecer n.º 03/2007/AHFC/Gprot/DEPAM, de 03.04.2007:

[7] Fls. 191-192 dos autos.
[8] Fls. 123 dos autos.

> "(...)
> Sendo o exposto, a conclusão a que se chegou no âmbito interno do DEPAM/RJ é que a Lusitânia que existe hoje não é mais a canoa que existia em 2000 mas que, nem por isso, deixou de ser um repositório dos valores **etnográficos nela materializados e que são descritos na parte final do estudo elaborado sobre ela, especialmente o que diz respeito aos usos e costumes da marinharia. Isso sem contar com a representação física de uma série de características oriundas da inventividade dos nossos mestres navais, desenvolvidas ao longo de centenas de anos e que tiveram profunda importância para a formação do Brasil.** Esses valores, talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em um objeto musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. **Entretanto, essa musealisação, com conseqüente descontextualização da coisa, reduziria em muito justamente o aspecto etnográfico do objeto, que é o valor maior que vemos na canoa.** (...)" [9] (sem destaques no original)

31.- Acrescente-se, ainda, que as Recomendações de Nara procuram dimensionar o aspecto da autenticidade num espaço onde outros valores, inclusive, imateriais devem ser levados em consideração ao se analisar o patrimônio cultural. Nesse diapasão, é válido trazer o seguinte trecho dessas Recomendações, *verbis*:

> "(...)
> 13. Dependendo da natureza do patrimônio cultural, seu contexto cultural e sua evolução através do tempo, os julgamentos **quanto a autenticidade** devem estar relacionados à valorização de uma grande variedade de pesquisas e fontes de informação. **Estas pesquisas e levantamentos devem incluir aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos. O emprego destas fontes de pesquisa permite delinear as dimensões específicas do bem cultural que está sendo examinado, como as artísticas, históricas, sociais e cientificas.**
> (...)"[10] (sem destaques no original)

32.- Assim, com base nas Recomendações de Nara é que o historiador Adler de Castro posiciona-se favorável ao tombamento da Canoa de Tolda Lusitânia ao defender o seu valor etnográfico pela mesma ser repositório de usos e costumes da marinharia, consoante nos informa o estudo de tombamento nas seguintes linhas:

---

[9] Fls. 123-124 dos autos.
[10] Fls. 145 dos autos.

"(...)
O **valor etnográfico** é o último dos que podem ser aplicados ao objeto, já que obviamente a sua natureza não é arqueológica ou paisagística e outros tipos de avaliação não podem ser trabalhados nos termos do Decreto-lei 25/37. Neste caso, algumas das objeções acima colocadas, quanto à *autenticidade* do objeto podem ser relevadas, considerando-se os termos das *Recomendações de Nara* (ver anexo III), nas quais a questão da atribuição de valores deve levar em conta "aspectos de forma e desenho, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, espírito e sentimento, e outros fatores internos e externos". Isso foi uma indicação feita considerando-se que normas mais rígidas de autenticidade, como os da carta de Veneza, não atenderiam às especificidades culturais de determinadas regiões, onde o produto material não é considerado tão importante quanto o *fazer* dessa coisa, apesar do objeto material ter uma relação de interdependência com os seus aspectos simbólicos. De fato, há que se considerar que o ideal de preservação intocada de um objeto é muito difícil de se atingir, especialmente se este estiver em uso ou se for composto de materiais perecíveis como a madeira – inevitavelmente, um objeto de material orgânico que esteja em uso, seja uma ponte, casa ou embarcação, terá que ter partes de seus elementos componentes substituídos ao longo desse uso.

Desta forma, os problemas da restauração intempestiva realizada na *Luzitânia* têm que ser pesados em função da representação dos fazeres que podem ser observados na embarcação. **Sendo assim, a tentativa de emprego de técnicas tradicionais de manutenção da informação histórica que estaria contida no objeto original: preservou-se o fazer tradicional que também corre o risco de desaparecimento, através do trabalho do construtor naval, Mestre Nivaldo, no trabalho do ferreiro, o senhor Lula (Aloísio Chagas de 80 anos), ou até na fundição das polias dos moitões, de latão.**

Além do uso das técnicas tradicionais na reconstrução da barca – e muito mais importantes do que elas, na opinião do abaixo assinado – é a questão da representação que a embarcação é de uma série de práticas de usos e costumes tradicionais. Neste caso a proposta de sua manutenção em uso seria um ponto positivo de valoração, pois a apreensão dessas práticas em um objeto musealizado é muito mais complexa e, em certos casos, impossível. (...)" [11] (sem destaques no original)

[11] Fls. 192 a 194 dos autos.

33.- A Gerente de Proteção do DEPAM no seu Memorando JKEA/GProt/DEPAM n.º 154/08, de 03.06.2008, ao tratar dos significados identificados na Canoa de Tolda Luzitânia asseverou que:

> "(...) Na canoa sergipana, a intervenção realizada, para além da substituição das pranchas de madeira, utilizou material estranho à técnica e tradição cultural originais (inclusive um adesivo/impregnante epóxi nas junções das peças do casco, em substituição da massa de calafeto tradicional). Perdeu-se, assim, o documento: a embarcação que resultou daquela intervenção, materialmente, é apenas uma referência à canoa original.
>
> **Para quem, entretanto, a vê navegando no São Francisco, para a população da região, a sua forma continua sendo repositório de significados. Significados que, somados ao fato de as canoas de tolda já quase terem desaparecido, substituídas por outras embarcações motorizadas, permitem lhe atribuir a condição de relíquia. Salvou-se a memória e o valor afetivo da Luzitânia, cuja proteção, deverá, assim, ser providenciada.** (...)"[12] (sem destaques no original)

34.- Em razão da Canoa de Tolda Luzitânia ser um importante testemunho material dos usos e costumes da marinharia no Rio São Francisco, o DEPAM propôs a sua inscrição **no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.**

c) Da propriedade do bem

35.- Em relação, a propriedade da Canoa de Tolda Luzitânia, existe no processo documento (recibo de venda de embarcação à vela de serviço fluvial, fls. 54) informando que a sua proprietária é a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda. Há, ainda, documento da Marinha do Brasil, informando que a referida embarcação está inscrita sob o n.º 242-009016-1.

[12] Fls. 222 dos autos.

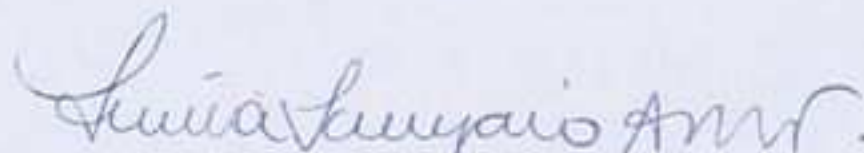
d) Da notificação

36.- Diante do fato de que pertence a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco a propriedade do bem a ser tombado, deve-se proceder a notificação desta Sociedade, na pessoa de seu representante legal, conforme minuta ofertada em anexo, para informar-lhe sobre o processo de tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e dos efeitos decorrentes deste ato administrativo, assegurando-lhe, assim, o devido processo legal, a teor do que dispõe o Decreto-Lei n.º 25, de 30.11.37 c/c a Portaria n.º 11, de 11.11.1986.

37.- Outrossim, deverão ser comunicados o Prefeito de Brejo Grande/SE e o Governador do Estado de Sergipe sobre o tombamento em apreço, cujas minutas encontram-se anexas.

38.- Diante de todos os documentos e informações contidas nesse processo, é possível afirmar que os autos encontram-se devidamente instruídos no que se refere à legalidade do ato administrativo, com o fornecimento dos dados necessários à sua motivação, especialmente no que concerne aos valores etnográficos do bem em apreço.

III – DA CONCLUSÃO

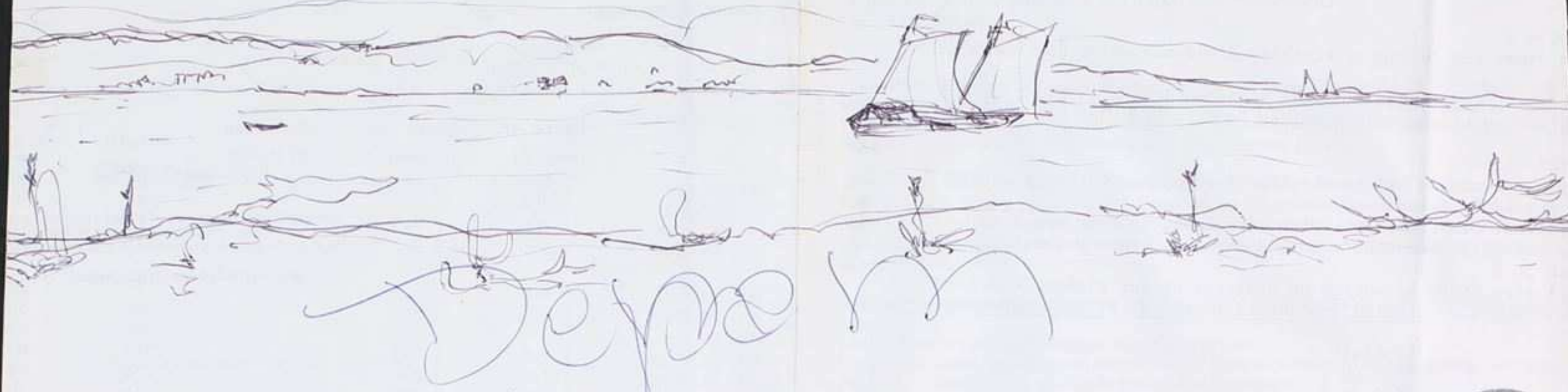
39.- Ante o exposto, parece-me estar a matéria contida no processo n.º 1.473-T-01, em condições de ser submetida à elevada apreciação do Egrégio Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, que em nível federal deverá decidir acerca do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, tudo em conformidade com os dados contidos nos autos em comento.

40.- Assim concluído e fundamentado, submete-se o presente parecer à consideração da Senhora Procuradora-Chefe, para que haja, s.m.j., posterior encaminhamento ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Brasília-DF, 22 de agosto de 2008.

ANTONIO FERNANDO ALVES LEAL NERI
Procurador Federal

Aprovo o Parecer nº 40/2008-PF/IPHAN/AF. Encaminhe-se ao Sr. Presidente do IPHAN para as providências cabíveis.

Brasília, 22 de agosto de 2008.

LÚCIA SAMPAIO ALHO
Procuradora-chefe

SRA REGINA WEISSHEIMER
A/C DEPAM - IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
SBN - Q 02 - ED. CENTRAL BRASÍLIA - 3º ANDAR
70040-904 BRASÍLIA DF
PIAÇABUÇU
10 JUN 2008
AL
IPHAN
REGISTRADO URGENTE
REGISTERED PRIORITY
VALOR DECLARADO / INSURED VALUE
PESO / WEIGHT (kg)
AR
RA 00154506 6 BR
SAPATEIRO
Brasil 2002
R$ 1,00

CARLOS EDUARDO RIBEIRO
A/C CANOA DE TOLDA
R. JACKSON FIGUEIREDO, 09
49995-000 BREJO GRANDE SE

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 - Edifício Central Brasília - 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

CT050/08 - 05.08.2008

Ref: Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia e Projetos do MinC para Sua Preservação

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia.

Trata-se de um momento de grande importância não só para nossa entidade (que desde o ano de 2000 vem esperando por esta decisão do IPHAN), mas também para toda a comunidade ribeirinha do Baixo São Francisco, onde a canoa de tolda é, com toda a certeza, o seu símbolo afetivo e cultural mais forte.

Evidentemente nada temos a opor ao estabelecido na Notificação supracitada, e no que reza a lei que a ampara. Aqui reiteramos nosso desejo em ver esta embarcação definitivamente listada como um bem cultural material e imaterial de nosso país.

O tombamento da canoa de tolda Luzitânia chega junto com uma série de iniciativas bem sucedidas:

a) a aprovação (pelo MinC) e implantação de nosso projeto Rio de Baixo® - Centro de Audiovisual do Baixo São Francisco para a produção de nossos documentários dentro do programa Memória do Baixo São Francisco, de nossa entidade;

b) a aprovação (também pelo MinC) e início da versão impressa do A Margem® - Informativo da Canoa de Tolda e do Baixo São Francisco, com distribuição gratuita em escolas públicas da margem do rio;

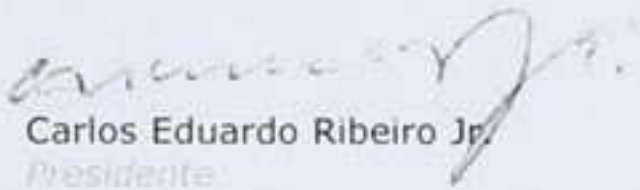
c) a aprovação (pelo MinC, agora que temos o tombamento) do Projeto Luzitânia, para que tenhamos condições financeiras e físicas para a preservação e manutenção da Luzitânia;

d) o vencimento do edital do DOCTV 4 - 2008, para a produção de nosso terceiro documentário (inaugurando o Rio de Baixo) sobre nossa região, o qual será depois exibido (além da cadeia de TVs públicas) pelo Cine Beira Rio® - Cinema Itinerante do Baixo São Francisco, a bordo da canoa Luzitânia.

Para os projetos Rio de Baixo, A Margem e Luzitânia já temos uma parte dos recursos captados através da Lei Rouanet.

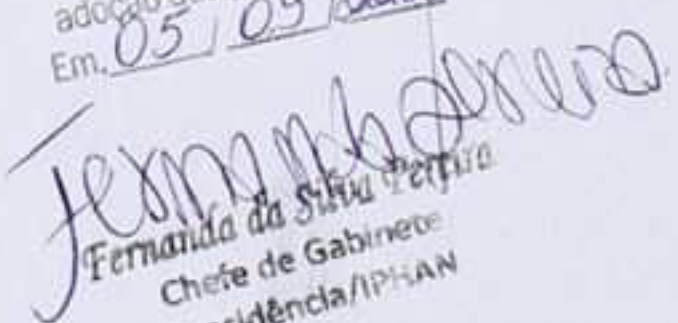
Em correspondência futura e próxima enviaremos documentação sobre nossa entidade e suas ações e iniciativas aqui no Baixo São Francisco. Assim o senhor poderá melhor avaliar o quão importante é termos a Luzitânia navegando, protegida.

Em tempo: aproveitamos para convidá-lo a uma vinda ao Baixo São Francisco e conhecer não só a canoa Luzitânia, mas também a nossa região.

Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco
CNPJ 02.597.836-0001-40
R. Jackson Figueiredo, 09 - Mercado Municipal - 49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246 End. Eletr. canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

Para seu conhecimento, já falamos por diversas vezes com o colega Dalmo Vieira Filho do DEPAM a respeito da urgência para que possamos tombar elementos de nossa paisagem, a Rota das Canoas, e espaço vital da Luzitânia, sua colega Piranhas, e das duas últimas chatas, a Jerusalem e a Iris Raiane.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

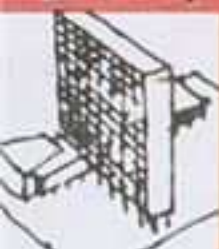
Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.arq.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

Encaminhe-se à (o) DR. ANTONIO FERNANDO PROFER
Para conhecimento e adoção das providências.
Em 05 / 09 / 2008

Fernanda da Silva Pereira
Chefe de Gabinete
Presidência/IPHAN

NOTIFICAÇÃO n.º 002/2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 27 de agosto de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda
Rua Jackson Figueiredo, nº 9, Mercado Municipal
CEP: 49.995-000 - Brejo Grande/SE

Assunto: **Notifica o tombamento individual da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente à Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**

Senhor Presidente,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, assim conhecida, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, é objeto de Processo de Tombamento individual n.º 1.473-T-2001 neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

A presente notificação implica, pois, o tombamento isolado do bem móvel em questão, *ex vi* do disposto no Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, pelo que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do diploma legal citado.

No prazo de quinze dias, a contar do recebimento da presente, assiste a Vossa Senhoria a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto no art. 9º, inciso 2º, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

Isto posto, e em sendo o caso, solicito a Vossa Senhoria o obséquio de assinar e devolver o recibo em anexo, para fins de juntada aos autos do processo de tombamento em referência.

Atenciosamente,

Luiz Fernando de Almeida
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.° 002/2008-PRESI/IPHAN, datada de 27 de.agosto.de 2008, referente ao processo n.° 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, n° 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, 08... de setembro...de 2008

Tabelionato de Piaçabuçu-AL

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.° 16 – 8° andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

CARTÓRIO DO ÚNICO OFÍCIO
FRANCISCO SERAFIM DE MELO
HELDER LUCIANO S. MELO
Rua Mestre Francelino, 256
Piaçabuçu - Alagoas

CERTIDÃO
Certifico que a presente fotocópia confere com o original que me foi apresentado. Dou fé.
Piaçabuçu 17/09/08
Tabelião

SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 – Edifício Central Brasília – 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

CT061/08 - 17.09.2008

Ref: Recebimento do Original da Notificação do Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento do original da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia e seu respectivo recibo.

Em anexo a esta enviamos, conforme expusemos em nosso ofício CT050/08 de 05.08.2008, o recibo relativo à notificação supra citada.

Solicitamos a gentileza de que tão logo o tombamento seja publicado no Diário Oficial da União nos seja remetida cópia da página com o texto. Agradecemos muito.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 – Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.arq.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

CANOA DE TOLDA - SOCIEDADE SÓCIO-AMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO
~~Rodovia Ver. João Alves Bezerra, 555 - Povoado de Areia Branca - 49099-400 Aracaju SE Brasil~~
~~Tels +55 (0)79 224 13 27, +55 (0)79 987 33 56 Fax +55 (0)79 224 40 77 E-Mail~~

06 OUT 2008

SENHORES,

APÓS CONTATO COM A SRA. LIGIA, NA PRESIDÊNCIA DO IPHAN EM BRASÍLIA, VOLTAMOS A ENVIAR (JÁ FOI FEITO O PROCEDIMENTO NO MÊS PASSADO) O RECIBO RELATIVO À NOTIFICAÇÃO 002/2008 - PRESI/IPHAN.

ATENCIOSAMENTE,

SOCIEDADE CANOA DE TOLDA

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Ilmo. Sr. Luiz Fernando de Almeida
Presidente do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SBN Qd. 02 - Edifício Central Brasília - 6º. Andar
70040-904 Brasília DF

CT061/08 - 17.09.2008

Ref: Recebimento do Original da Notificação do Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia

Prezado Senhor,

Por meio desta acusamos o recebimento do original da Notificação no. 002/2008-PRESI-IPHAN relativa ao tombamento individual de nossa canoa de tolda, a Luzitânia e seu respectivo recibo.

Em anexo a esta enviamos, conforme expusemos em nosso ofício CT050/08 de 05.08.2008, o recibo relativo à notificação supra citada.

Solicitamos a gentileza de que tão logo o tombamento seja publicado no Diário Oficial da União nos seja remetida cópia da página com o texto. Agradecemos muito.

Sem mais para o momento, e atenciosamente,

Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Canoa de Tolda - Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe- R. Jackson Figueiredo, 09 - Mercado Municipal
49995-000 Brejo Grande SE
Tel-Fax (79) 3366 1246

Alagoas- R. Mestre Francelino, 255 - Centro
57210-000 Piaçabuçu AL
Tel (82) 3552 1570

CNPJ 02.597.836-0001-40

End. Eletr. ygara@ygara.org.br e canoadetolda@canoadetolda.org.br Internet www.canoadetolda.org.br

---

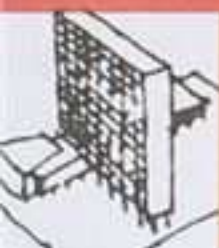
RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.º 002/2008-PRESI/IPHAN, datada de 27 de.agosto.de 2008, referente ao processo n.º 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, nº 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, 10.. de setembro.de 2008

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

SOCIEDADE CANOA DE TOLDA
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente

Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.º 16 – 8º andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Ofício n.° 504 /2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 11 de novembro de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Carlos Augusto Ferreira
Prefeito Municipal de Brejo Grande
Praça da Bandeira n.° 401, Centro,
CEP: 49995-000 Brejo Grande/SE
Tel: (0XX79) 3366-1257 (1248/1249/1251)

Assunto: **Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.° 1.473 – T – 2001**

Senhor Prefeito,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco - Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.° 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de Vossa Excelência a respeito do tombamento em apreço.

Respeitosamente,

Luiz Fernando de Almeida
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Ofício n.º 505 /2008-PRESI/IPHAN

Brasília, 11 de novembro de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Marcelo Déda Chagas
Governador do Estado de Sergipe
Palácio do Governo Augusto Franco, Av. Adélia Franco, 3305 – Grageru
CEP: 49020-040 - - Aracaju/SE
Tel: (0XX79) 3216-8000

Assunto: **Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001**

Senhor Governador,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de Vossa Excelência a respeito do tombamento em apreço.

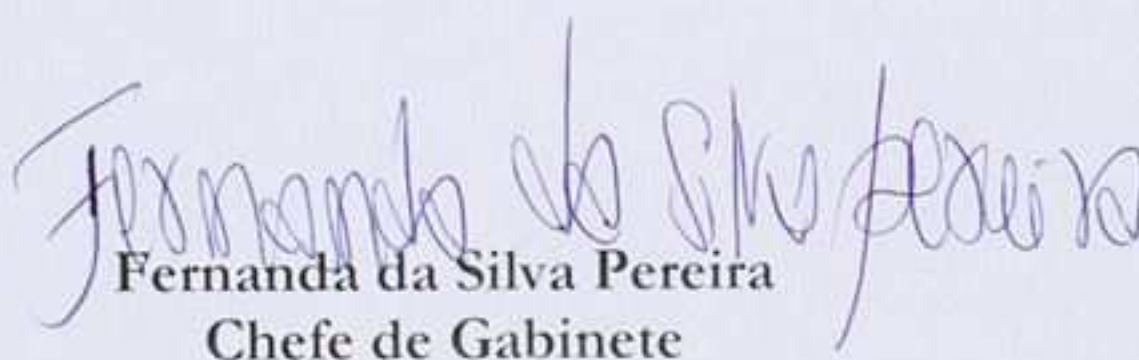
Respeitosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN
Gabinete da Presidência

DESPACHO

Para: **Sra. Anna Maria Serpa Barroso**
Assistente do Conselho Consultivo do IPHAN

Ref.: **Processo nº 01450.008894/2008-14**
Processo de Tombamento nº 1.473-T-2001
"Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, com sede na Rodovia Vereador João Alves Bezerra, 555, Aracaju/SE.

Senhora Assistente,

1. Encaminho a Vossa Senhoria o presente processo para as providências cabíveis quanto a sua apreciação na próxima reunião do Conselho Consultivo do IPHAN.

Brasília, 12 de novembro de 2008.

Atenciosamente,

Fernanda da Silva Pereira
Chefe de Gabinete

Ofício CC/IPHAN/ nº 350/08

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor
Conselheiro Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés

Senhor Conselheiro,

Encaminho a Vossa Senhoria o Proc. Nº 1.473-T-01 / 01450.008894/2008-14 – **Canoa de Tolda Luzitânia**, e transmito os agradecimentos do Presidente do IPHAN pela aceitação do encargo de relatar e opinar sobre essa proposta de tombamento.

Atenciosamente,

Anna Maria Serpa Barroso
Secretária do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural

OFÍCIO CC/IPHAN/Nº 01/09 Rio de Janeiro, 06 de janeiro de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor
Conselheiro Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès

Senhor Conselheiro,

Conforme entendimentos, encaminho a Vossa Senhoria documentação referente ao Processo nº 01450.008894/2008-14 – proposta de tombamento da **Canoa de Tolda Luzitânia,** abaixo especificada:

1- *Patrimônio Cultural Naval do Brasil* (um exemplar).
2- 7 (sete) disquetes.
3- 1 (uma) fita VHS.

Informo que os citados anexos estavam em poder da Procuradoria Federal até o dia 11 de dezembro de 2008, data da 59º reunião do Conselho Consultivo, quando foram entregues a esta Secretaria para juntada ao respectivo processo.

Atenciosamente,

Anna Maria Serpa Barroso
Secretária do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural

Ofício n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001

Exmo. Sr. Governador do Estado de Sergipe,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de V. Exa. a respeito do tombamento em apreço.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

A Sua Excelência
o Sr. Marcelo Déda Chagas
Governador do Estado de Sergipe
Palácio do Governo Augusto Franco, Av. Adélia Franco, 3305 - Grageru - Aracaju/SE - CEP: 49020-040
Tel: (0XX79) 3216-8000

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Serviço Público Federal
Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

RECIBO

Recebi do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN**, a Notificação n.° /08, datada de ....de................de 2008, referente ao processo n.° 1.473-T-2001, que trata do tombamento individual – por seus valores etnográficos da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente a Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, cuja sede encontra-se localizada na Rua Jackson Figueiredo, n° 09, Mercado Municipal, Brejo Grande, Estado de Sergipe, da qual fico ciente e manifesto minha expressa anuência à iniciativa de proteção isolada do bem móvel em apreço.

Brejo Grande, ... de ....de 2008

Carlos Eduardo Ribeiro Junior
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda

Endereço para correspondência:
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN
Secretaria do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural
Rua da Imprensa n.° 16 – 8° andar
Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.030-120

Ofício n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: Dar ciência do tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, constante do Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001

Ilmo. Sr. Prefeito do Município de Brejo Grande-SE,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco - Canoa de Tolda, com sede na R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal – 49995-000, no Município de Brejo Grande, SE, é objeto de Processo de Tombamento n.º 1.473 – T – 2001, neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

Assim, encaminho-lhe o presente expediente para ciência de V. Sa. a respeito do tombamento em apreço.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

A Sua Senhoria
o Sr. Carlos Augusto Ferreira
Prefeito de Brejo Grande – SE
Praça da Bandeira n.º 401, Centro, Brejo Grande, SE - CEP: 49995-000
Tel: (0XX79) 3366-1257 (1248/1249/1251)

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

NOTIFICAÇÃO n.º 2008-GAB./PRESI.

Brasília-DF,

Assunto: **Notifica o tombamento individual da Canoa de Tolda Luzitânia, bem pertencente à Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda**

Senhor Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que a Canoa de Tolda Luzitânia, assim conhecida, de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda, é objeto de Processo de Tombamento individual n.º 1.473-T-2001 neste Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, por seu elevado valor etnográfico.

A presente notificação implica, pois, o tombamento isolado do bem móvel em questão, *ex vi* do disposto no Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, pelo que passa a gozar de proteção por meio do IPHAN, para os efeitos previstos notadamente nos arts. 17 e 18 do diploma legal citado.

No prazo de quinze dias, a contar do recebimento da presente, assiste a Vossa Senhoria a faculdade de anuir ou impugnar a iniciativa, após o que se prosseguirá na forma do disposto no art. 9º, inciso 2º, do Decreto-lei n.º 25/37, combinado com o art. 1º, da Lei n.º 6.292, de 15 de dezembro de 1975.

Isto posto, e em sendo o caso, solicito a Vossa Senhoria o obséquio de assinar e devolver o recibo em anexo, para fins de juntada aos autos do processo de tombamento em referência.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ilustríssimo Senhor
Carlos Eduardo Ribeiro Jr.
Presidente da Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco – Canoa de Tolda
Rua Jackson Figueiredo, nº 9, Mercado Municipal, CEP: 49.995-000
Brejo Grande – SE

1ª via destinatário – 2ª via processo – 3ª via arquivo

Processo nº 1.473-T-2001 – "Tombamento da Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do Baixo São Francisco."

Processo nº 1.615-T-2010 – "Tombamento do Saveiro de Vela de Içar, de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia."

Processo nº 1.616-T-2010 – "Tombamento da Canoa Costeira, de nome Dinamar, na Baía de São Marcos, Estado do Maranhão."

Processo nº 1.617-T-2010 – "Tombamento da Canoa de Pranchão do Rio Grande, de nome Tradição, Estado do Rio Grande do Sul."

Processo nº 1.618-T-2010 – "Tombamento do Acervo do Museu Nacional do Mar, no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina."

Ilmo Sr. Presidente do IPHAN.

Ilmos Srs Conselheiros.

Foi com muita honra que recebi do Senhor Presidente do IPHAN, Dr. Luiz Fernando de Almeida através da Professora Anna Maria Serpa Barroso, a tarefa de examinar e opinar sobre estes cinco processos. É com emoção que o faço, por se tratar da proposta de tombamento de embarcações tradicionais de madeira, assunto ao qual tenho dedicado um bom período de minha vida profissional no Estado do Maranhão.

Difícil missão, a de ler e interpretar em curtíssimo prazo as mais de 1300 páginas de toda a documentação que me foi encaminhada, no entanto atenuada pelo fato de que se faz plausível a elaboração de um único parecer para processos que reúnem casos similares de propostas de tombamento de exemplares raros, oriundos de pontos diversos, mas representativos da rica diversidade da construção artesanal de barcos do Brasil.

De fato, estes processos estão individualizados por razões jurídicas e administrativas, mas possuem o mesmo e único objetivo de propor pela primeira vez a este Conselho, o tombamento de embarcações que estão sob ameaça de desaparecimento. Inclui-se neste lote o Acervo do Museu Nacional do Mar, que também é de barcos artesanais, portanto integrado na mesma proposta.

Não é por acaso que nesta última reunião do Conselho do ano de 2010, a pauta abriga estes cinco casos, senão pela oportunidade de consolidar uma estratégia que vem sendo criteriosamente desenvolvida pelo DEPAM/IPHAN. Creio mesmo estarmos diante da oportunidade de uma sensível ampliação nas ações pela preservação do patrimônio cultural brasileiro. E pela novidade de que se reveste este caso cumpre-me de início, traçar

o contexto destes processos, de forma a tratar a questão do nosso rico patrimônio naval com uma visão sistêmica, explicitando os avanços já ocorridos.

Refiro-me ao Projeto Barcos do Brasil que foi criado com o propósito de estabelecer um sistema integrado de salvaguarda do patrimônio naval, evidenciando o papel preponderante das embarcações artesanais na saga de conquista e ocupação do território nacional, como meio de transporte durante mais de quatrocentos anos, portanto até as primeiras décadas do século vinte.

O projeto enfatiza o valor e a riqueza da diversidade de modelos navais e as implicações de natureza econômica na vida das populações de cidades que nasceram das navegações, tanto no litoral como a beira de rios navegáveis e lagos. Mostra os riscos de perda de séculos de conhecimentos acumulados por velhos mestres carpinteiros navais e ressalta as dificuldades que ocorrem na luta para preservar estes valores ameaçados.

Antecipa uma série de ações que precisarão ser viabilizadas no propósito de pactuar com as demais áreas da administração pública, terceiro setor e iniciativa privada e as parcerias que serão necessárias ao êxito do Projeto, relacionando aquelas que já estão em curso. Reconhece a importância dos trabalhos que o antecederam e relaciona os estudos, pesquisas ou publicações que hoje são referenciais imprescindíveis.

É gratificante para quem conhece as imensas dificuldades e carências de nossa área de trabalho, poder acompanhar esta evolução e também constatar como o recém-criado sistema de defesa e conservação de embarcações tradicionais e suas técnicas construtivas já começa a funcionar, e que encontra um momento de inflexão precisamente neste 10 de dezembro de 2010.

E quando menciono este fato acho importante fazer justiça e reconhecer os méritos dos que nos antecederam em momentos mais difíceis, dispondo de menos recursos, para não passarmos o que seria a pretenciosa impressão de que estamos "descobrindo a pólvora" ou "inventando a roda".

De fato se agora temos a privilegiada oportunidade de realizar aspectos mais abrangentes da missão para a qual a instituição foi originalmente criada, é que somos favorecidos com os meios que nos permitem concretizar antigas intenções e consolidar políticas que de longa data faziam parte do ideário do IPHAN.

Tal avanço é decorrente de uma gestão que está sendo capaz de, em meio às conhecidas dificuldades, otimizar recursos técnicos e financeiros, articulando parcerias e criando condições para finalmente realizar aspirações que já estavam nos propósitos mais elevados dos fundadores do IPHAN, desde Mario de Andrade que percorreu o país nos anos 30 e 40, em longas e difíceis jornadas ao norte nordeste, em busca de manifestações genuínas de brasilidade as quais, reconhecemos hoje, compõem o panorama do que se convencionou conceituar como "Patrimônio Imaterial".

Assim é que o assunto de que trata o Projeto Barcos do Brasil, se localiza bem na fronteira entre os conceitos de patrimônio material e imaterial. Temos de imediato a

materialidade das embarcações como bens móveis que são, mas sempre presente a "imaterialidade" dos conhecimentos tradicionais, do modo de construí-las, que está ameaçado de desaparecimento em muitas regiões.

Durante a 17 Reunião da Câmara do Patrimônio Imaterial deste Conselho, em 23 de novembro último, a Arquiteta Marcia Sant´Anna, diretora do Departamento do Patrimônio Imaterial-DPI, fez recomendações à sua equipe para a realização do Inventário Nacional de Referências Culturais- INRC, do modo de fazer das embarcações artesanais de forma a complementar esta estratégia, garantindo maior integração entre os dois departamentos.

Pois se trata também do reconhecimento do quanto está contido nas memórias de velhos mestres carpinteiros navais e artesãos, construtores de embarcações, dos segredos e conhecimentos seculares que são transmitidos de pai para filho no anonimato de seus estaleiros artesanais muitas vezes perdidos em longínquas praias desertas ou margens e curvas de rios e lagos navegáveis.

O tema das embarcações e das navegações está obrigatoriamente ligado à origem de grande parte das nossas cidades. Gravuras de época apenas nos relembram o óbvio de que as cidades da frente litorânea tinham incorporadas à sua paisagem, a figura majestosa de grandes veleiros oceânicos ancorados, mas sempre cercados por centenas de pequenas e médias embarcações de madeira, como batéis, catraios e diversos tipos de canoas que tinham o papel vicinal de transferir cargas e passageiros e auxiliarem nas operações de embarque e desembarque.

Até hoje muitas cidades do nosso extenso litoral de oito mil e quinhentos quilômetros, que nasceram do mar e possuem esse caráter marcante de cidades portuárias, tem na presença das embarcações um aspecto de sua paisagem, que se modifica sempre em função de um relógio diferente, que é aquele do tempo regido pelas marés, como protagonistas que são do peculiar modo de vida dos que trabalham nas atividades dos portos.

Eis que, um dos traços de caráter que são reveladores da alma do nosso povo, são os hábitos da gente que lida no dia a dia das embarcações. Não só os que constroem, mas também os que delas se utilizam. São personagens fascinantes que revelam sabedoria e conhecimento íntimo e profundo da natureza, o que, aliás, é imposição de seu ofício como uma verdadeira estratégia de sobrevivência.

Aqui, como no caso dos acervos arquitetônicos, o IPHAN terá que enfrentar os obstáculos para a preservação, dentre os quais podemos tomar um exemplo. O "lobby" das embarcações de fibra de vidro ou de alumínio, com argumentos para convencer a sociedade contemporânea que barcos de madeira não prestam, são perigosos e ultrapassados e que devem ser substituídos por novos, de material sintético.

Como ponto de partida para suas ações o projeto Barcos do Brasil vem de concatenar uma série de iniciativas isoladas que acontecem de norte a sul do país, integrando-as e aplicando metodologia já consagrada em outras áreas pelo IPHAN, adequando-as às peculiaridades deste acervo. E o faz consoante com a abordagem sistêmica

do patrimônio e com a visão integrada às atividades da vida das populações, das quais não se desvincula. Nesses casos temos um "viés" que estabelece uma interface com o tema da economia da cultura, uma vez que sua salvaguarda está associada ao dia a dia das comunidades que delas dependem.

Ao mesmo tempo, o princípio da transversalidade nos domínios da gestão pública, exige novos pactos com instituições diversas, entidades de classe, do terceiro setor e também a criação de novos marcos regulatórios. Um permanente esforço de concertação com outros ministérios em áreas vizinhas como as do meio ambiente, ciência e tecnologia, aquicultura e pesca, turismo, educação, trabalho.

E como todo patrimônio cultural, para além de seu valor etnográfico, arqueológico, histórico e artístico seu estudo também nos propicia maior clareza e compreensão de grandes problemas do país contemporâneo. Temos contabilizado um século de políticas públicas que só favorecem o transporte rodoviário, alternativa dez vezes mais cara do que o hidroviário e toda vez que se constrói uma rodovia desaparece um centro de construção naval. Isto multiplica o desemprego e estimula o êxodo das regiões onde a navegação poderia oferecer melhores opções de vida e trabalho. O que significa imensos prejuízos para a economia e para a cultura.

O assunto se manifesta também diverso nas suas condições localizadas. Em algumas regiões os barcos tradicionais já se encontram praticamente desaparecidos, ou em processo de extinção, em outras partes do litoral do país, e à margem de grandes rios navegáveis, ainda são atividades vivas e de subsistência de milhares de famílias, que não possuem outras formas de transporte e comunicação.

Sobre o papel da navegação e das embarcações na trajetória de ocupação do território brasileiro lembramos que, aos hábitos e costumes já praticados pelos índios, somaram-se os conhecimentos de marinharia, e engenharia navais trazidos pelos europeus. Estaleiros fabricavam barcos de madeira em toda extensão da costa. Lagoas, lagunas, rios navegáveis em todo território eram servidos por essa modalidade de transporte.

E será oportuno citar aqui os principais estudos realizados anteriormente e que tem se constituído em fonte de inspiração e referência obrigatória a tudo que se faz atualmente, pois temos às mãos uma pequena, mas consistente bibliografia, suficiente para não deixar dúvidas sobre o valor do acervo para a cultura nacional. Senão, vejamos nesta breve cronologia segundo a qual, já a partir do século dezoito, pesquisadores começam a se preocupar com o estudo das embarcações artesanais:

Retrocedendo no tempo podemos iniciar com a obra de Alexandre Rodrigues Ferreira considerado um dos maiores naturalistas brasileiros que entre 1783 e 1792, empreendeu uma expedição científica percorrendo grandes extensões dos rios amazônicos e publicou um compêndio registrando suas observações e que foi denominado "Viagem Philosóphica Pelas Capitanias do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuyabá" em que dedica várias páginas e ilustrações sobre as embarcações que avistou nos rios da região.

Em seguida vem a pesquisa que abriu o caminho do conhecimento erudito nesta área. A do Almirante Antônio Álvares Câmara, e que chegou aos nossos dias graças a uma publicação datada de 1888, denominada "Ensaio sobre as Construções Navaes Indígenas do Brasil".

Em 1957 Câmara Cascudo lança dois livros sobre as jangadas e os jangadeiros resultantes de suas pesquisas etnográficas e em 1973 Pedro Agostinho publica a obra denominada "Embarcações do Recôncavo-Um estudo de Origens" sobre as embarcações artesanais da Bahia.

Nos anos 70 revela-se a pesquisa sobre as jangadas do Ceará realizada pelo arquiteto, artista plástico, desenhista e Prof. da Universidade Federal do Ceará, Professor Nearco Barroso Guedes de Araújo que a transformou em primorosa publicação ricamente ilustrada com desenhos do autor.

Em 1981 Clarival do Prado Valladares e Paulo Pardal lançam o livro denominado "Carrancas do Rio São Francisco. A vida e obra de Francisco Biquiba dy Lafuente Guarany", mestre carranqueiro, revelando o gênio de um artista popular, personagem extraordinária que ganhou projeção com obras que integram coleções de grandes museus do mundo.

A atuação do escritor e velejador Amyr Klink que iniciou seu interesse pela cultura marítima ainda menino, na cidade histórica de Paraty e desde jovem publicava artigos revelando grande preocupação com a perda dos conhecimentos tradicionais da arte de construir embarcações artesanais, havendo se tornado um pioneiro pesquisador e colecionador de canoas antigas e que tem empenhado a favor desta causa seu prestígio internacional adquirido através de proezas em navegações solitárias através dos oceanos, dentre elas o feito de haver sido o primeiro de nossa era a realizar uma inacreditável travessia do Atlântico sozinho em uma pequena canoa a remo.

Foi igualmente notável o trabalho de Lev Smarcevski, russo radicado na Bahia e que em suas criteriosas pesquisas, desvendou o mistério do "graminho", uma espécie de ábaco contido em uma única peça de madeira que cabe na palma da mão e que para os iniciados na arte, ou seja, os mestres carpinteiros, traduz todas as proporções necessárias para a construção de um saveiro. O resultado deste valioso trabalho está materializado na publicação de seu livro denominado "O Graminho – A Alma do Saveiro".

A extraordinária contribuição do erudito Almirante Max Justo Guedes, ex-integrante deste Conselho, brilhante historiador do Brasil e autor de importantes trabalhos de apoio à preservação da cultura marítima em nosso país dentre os quais a criação e direção do Centro de Documentação Geral da Marinha funcionando do Museu da Marinha da Rua Dom Manuel aqui no Rio de Janeiro.

O trabalho voluntário de Kelvin de Palmer Rothier Duarte, de saudosa memória, que nos anos setenta resgatou do esquecimento dos porões, uma preciosa, mas então abandonada, coleção de maquetes de embarcações artesanais brasileiras que havia sido reunida pelo Almirante Alves Câmara e a restaurou integralmente salvando-a de

desaparecimento, tornando-se a partir de então no técnico em artes náuticas do Museu da Marinha do Rio de Janeiro.

Obra monumental, que representa um marco na preservação do patrimônio naval brasileiro, foi a criação do Museu Nacional do Mar na cidade de São Francisco do Sul no Estado de Santa Catarina pelo arquiteto Dalmo Vieira Filho, atualmente Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM/IPHAN, que reúne a maior e mais completa coleção brasileira de barcos tradicionais em escala natural, expostos em "dioramas" e um precioso acervo de modelos navais. Este museu se tornou uma referência no país e possui uma rica biblioteca que hoje abriga e conserva o acervo da coleção reunida por Kelvin de Palmer Rothier Duarte.

A pesquisa sobre as embarcações do Maranhão realizada em 1986/87 em convênio com a FINEP que em 1996, recebeu o prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, gerou a publicação de um livro com o mesmo nome em 1998 e finalmente suscitou a criação do primeiro "Estaleiro-Escola" do país, através de parceria entre o governo do Estado do Maranhão e o Ministério da Ciência e Tecnologia, como alternativa de salvaguarda dos conhecimentos tradicionais.

Ali estamos tratando velhos mestres artesãos do ofício como professores "doutores" e juntando aos conhecimentos que eles transmitem aqueles que a academia universitária pode propiciar no sentido de formar uma geração de construtores navais preparada para os desafios do mercado de trabalho.

No Estaleiro-Escola futuros construtores navais aprendem informática, desenho e empreendedorismo, assim como segurança no trabalho e educação ambiental. Esta escola está funcionando desde 2007 sempre com objetivos de valorizar a arte e a ciência da construção de embarcações artesanais.

Dai também partiu a ideia do projeto "Barco na Praça" que consiste em "musealização temporária" de uma embarcação tradicional, a Canoa Costeira "Estandarte", representante de uma tipologia que se encontra em vias de extinção e através do ato de leva-la às praças públicas, mantidas todas as suas características originais e em todo o seu esplendor de formas e cores e onde se propicia através da visitação inclusive ao espaço interno da mesma, a oportunidade de um primeiro contato da comunidade e ao assim fazerem aprenderem sobre sua existência.

Este projeto se baseia em dois princípios singelos segundo os quais ninguém pode atribuir valor àquilo que de fato não conhece e, (parafraseando Milton Nascimento) toda obra de arte tem de ir onde o povo está. Desde sua inauguração em 2008 esta Canoa Costeira volante já recebeu cerca de seis mil visitantes que nunca haviam tido e provavelmente jamais teriam a oportunidade de conhecer tão de perto este tipo de embarcação.

Outro empreendimento admirável é o trabalho realizado pelo projetista naval Carlos Eduardo Ribeiro em sua corajosa e pioneira iniciativa de resgatar e restaurar com muito parcos recursos, em um esforço de sacrifício pessoal, a Luzitânia, evitando assim que se

perdesse um dos últimos exemplares da legítima Canoa de Tolda do Rio São Francisco. Para tanto, radicou-se na região, criou uma organização sem fins lucrativos denominada Sociedade Canoa de Tolda, que mantém ainda um movimento popular em defesa do rio São Francisco e publica periodicamente outra obra de mérito que é o boletim "A Margem" que faz chegar a todas as comunidades do velho São Chico. E finalmente foi o autor do primeiro pedido de tombamento que abre esta sequencia de processos.

Também em Santa Catarina foi idealizado pelo Instituto Soto Delatorre, o Museu Naval Casa do Homem do Mar que ocupa área de 1,8 mil metros quadrados, propícia para a exposição de mil peças da história naval brasileira e mundial. Além do que promove a difusão da cultura marítima e resgate da história naval através da biblioteca especializada e exposição de acervo composto por exemplares de indumentárias, armas, utensílios de navegação e embarcações, distribuídos em áreas temáticas.

Lembramos o imenso e competente trabalho que no Rio Grande do Sul, realiza o oceanógrafo e museólogo Lauro Barcellos, Diretor do Complexo de Museus da Fundação Universidade Federal trabalhando a cultura náutica do Rio Grande, seu resgate e preservação especialmente através do Museu Oceanográfico do Rio Grande que tem um estaleiro escola e uma escola de marinharia e agora com o feito de resgatar as quatro últimas canoas de pranchão, uma das quais é objeto desta proposta de tombamento;

A obra do arquiteto Edson Fogaça, da UNESCO, ex-integrante da equipe de pesquisas e autor das ilustrações e do projeto gráfico do livro "Embarcações do Maranhão" e que está hoje envolvido com seu projeto denominado "Embarcações do Brasil" que realiza uma série de documentários em vídeo como "Mestres Carpinteiros Navais Tradicionais do Maranhão" e "Terra Com Água é a Terra do Mar", o mais recente, que registra a vida no entorno das embarcações dos pescadores de Camocim o maior centro vivo de barcos a vela do País.

O trabalho exemplar e abnegado realizado pelos modelistas navais Lauro Pereira Lima e Carlos Heitor Chaves que juntamente com o mestre Conny Baungart estão assegurando a reprodução e ampliação da Coleção Alves Câmara, como alternativa segura de perpetuar sua preservação para as futuras gerações. O Lauro inclusive vem de realizar uma série de cadernos técnicos com o inventário completo de cada um dos modelos da nova coleção.

A obra do fotógrafo Edgar Rocha radicado no Maranhão, com a pesquisa que resultou no livro "Embarcações de Sentimentos" com depoimentos tocantes de mestres marinheiros e em especial do Mestre Alvino que sabe reconhecer a profundidade da água pelo barulho que a mesma faz no encontro com o casco da embarcação como se tivesse um "sonar" na cabeça;

O Arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello Neto, Diretor da Célula de Arqueologia da FUNDARPE/PE que com toda sua rica experiência e vivencia de arqueólogo submarino e conhecimento dos naufrágios estuda hoje os barcos do areia da Paraíba. E também a Arquiteta Carmen Lucia Muraro do IPHAN de Pernambuco, Diretora

do Parque Histórico Nacional dos Guararapes que realiza um projeto de monitoramento dos barcos de sua região;

O projeto "Mar Sem Fim" do jornalista João Lara Mesquita que durante dois anos velejou de norte a sul da costa brasileira e produziu uma série de documentários que foram veiculados em todo o país através da TV Cultura-Fundação Padre Anchieta, com o propósito de mostrar o país a nossa cultura náutica mais tradicional e transformou seu conteúdo em publicação composta de dois volumes sob o título "O Brasil visto do Mar sem Fim". João Lara acaba de editar e lançar outro importante documentário fotográfico denominado "Embarcações Típicas da Costa Brasileira" que trás uma breve história das navegações, do Egito antigo às costas do Brasil, realiza um registro do encontro das práticas de navegação europeias com a dos índios do novo mundo.

O movimento preservacionista de Pedro Bocca e sua equipe de colaboradores voluntários na "Associação Viva o Saveiro' na Bahia, que estão conseguindo viabilizar recursos não governamentais para restaurar e devolver à atividade os últimos exemplares de legítimos saveiros da Bahia ameaçados de extinção. Além de realizar bem sucedidas atividades de regatas e divulgação na mídia como estratégia de valorização e reconhecimento da arte dos velhos mestres carpinteiros navais e que por esta meritória inciativa acaba de conquistar o Prêmio Rodrigo Melo Franco de 2010. É dele também o pedido de tombamento de uma das embarcações que integram este parecer.

A atuação de Christiane Rothier Duarte, que dá continuidade ao trabalho iniciado pelo pai, Kelvin de Palmer Rothier Duarte, e hoje é responsável pelo Projeto: "Aviso aos Pequenos Navegantes!", no Espaço Cultural da Marinha no Rio de Janeiro e pela criação do "Site do Pequeno Navegante", registrando a importância do trabalho educativo na contribuição para a preservação do nosso patrimônio naval.

O trabalho quase anônimo realizado pelo construtor naval Rimandas Jonas Krisciúnas, que há mais de 30 anos difunde no sul do país a técnica dos mestres carpinteiros navais do Maranhão, atraindo encomendas de embarcações que ajudam a conseguir mais trabalho para manter vivos os estaleiros artesanais da região de Cururupu no litoral maranhense. São expressões desta escola de construtores de Cururupu, a escuna "Travessia" que foi escolhida recentemente como um dos 20 barcos mais bonitos do país por uma comissão de especialistas e publicada pela revista Náutica ou as recentemente fabricadas escunas "Folia de Reis" e "Yamandu".

São trabalhos que vão sendo realizados em varias partes do Brasil. Enfim, uma série de iniciativas importantes que aconteciam de forma isolada e uma das missões do projeto Barcos do Brasil através do IPHAN é promover uma coordenação entre eles e fomentar parcerias que possam ensejar a troca de experiências e potencializar seus resultados, padronizando e respeitando diversidades e estabelecendo procedimentos, pactos e uma série de ações integradas. Para tanto através do projeto Barcos do Brasil, o IPHAN vem também realizando uma série de encontros de integração de experiências que foram denominados Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro já em sua terceira edição nacional.

Em síntese estes exemplos de manifestação de interesse e envolvimento da parte de importantes autores e especialistas comprovam o potencial que as embarcações tradicionais oferecem aos pesquisadores, como um verdadeiro laboratório de pesquisas étnicas, antropológicas e históricas. E atestam o grande valor e a riqueza do acervo para a cultura nacional.

Por oportuno, apresentamos aqui algumas da principais ações já previstas no escopo do projeto Barcos do Brasil:

a)Criar núcleos regionais do Museu Nacional do Mar. (Exemplificando: Museu dos Saveiros no Recôncavo Baiano; Museu do Rio São Francisco; Museu no Delta do Parnaíba);

b)Propor o tombamento dos barcos tradicionais ameaçados de extinção, antecedido por planos de gestão das embarcações e promoção social de mestres, pescadores e marinheiros de barcos tradicionais;

c)Criar edital prevendo investimentos no reconhecimento, proteção e valorização do patrimônio naval brasileiro;

d)Implementar ações de monitoramento de embarcações através das superintendências do IPHAN em diversos estados da federação e Completar e aprofundar o inventário nacional de barcos tradicionais brasileiros;

e)Aplicar o instrumento "Paisagem Cultural do Brasil" para valorizar o contexto sócio ambientais de pescadores artesanais;

f)Estimular a construção de barcos tradicionais em espaços públicos, em diversas regiões do Brasil;

g)Buscar parceria e/ou patrocínio dos iates clubes e associações ligadas ao mar para o apadrinhamento de barcos tradicionais em todos os estados brasileiros;

h)Investir em Educação Patrimonial na vertente sobre o patrimônio naval brasileiro;

i)Dar continuidade à sequência de Seminários do Patrimônio Naval Brasileiro.

j) Estimular a implantação de outros Estaleiros Escolas nos moldes do que foi criado em São Luís do Maranhão;

E dentre as diversas ações já realizadas vale destacar:

a) Protocolo de intenções assinado com o Ministério do Meio Ambiente, Instituto Chico Mendes no sentido de se equacionar a questão ambiental, do problema não de falta mas de restrição de matéria prima;

b) O projeto de conservação de barcos ameaçados de extinção que o IPHAN que já está financiando em situação de quase desaparecimento na Bahia, no Maranhão e em Santa Catarina. De tal forma que após a restauração o projeto irá permitir que o barco seja devolvido ao seu uso cotidiano.

c) O inventário de varredura que o arquiteto Dalmo Vieira realizou pessoalmente, percorrendo todo o litoral, identificando novos exemplares raros e colhendo manifestações e diagnósticos quantitativos.

Entretanto, observando-se a grandeza do número de embarcações identificadas pelo referido inventário, e ainda mais, se fizermos uma projeção estimativa para outros estados

brasileiros, podemos inferir que existe ainda um grande descompasso entre o imenso acervo existente no Brasil, e estes quatro casos que hoje se tornaram merecedores da proposta de um ato legal e formal de proteção como é o instituto do tombamento pelo IPHAN. Portanto, estamos apenas no início de resgatar esta dívida com a cultura nacional.

Neste ponto entendo que é meu dever como relator, o exercício de trazer aos meus pares conselheiros de forma isenta, uma síntese dos elementos que constam desta coleção de documentos, explicitando sim os valores através dos quais se busca justificar a ação de tombamento solicitada, mas também indicando possíveis lacunas ou incongruências que poderiam comprometer a força deste ato.

Iniciaremos pelo mais antigo processo deste conjunto e que se refere à Canoa de Tolda Luzitânia do Rio São Francisco. A documentação com 251 páginas se inicia em 08 de Agosto de 2000, através de Ofício nº 57/2000 assinado pelo Coordenador do Projeto Canoa de Tolda Sr. Carlos Eduardo Ribeiro, cujo trabalho valoroso nós já aqui citamos.

No corpo deste e dos demais processos constatei com segurança presença de todos os documentos e dos itens técnicos exigidos nos termos dos parágrafos 1º e 2º do art. 4º da portaria nº 11 de 11 de Setembro de 1986 para o tombamento de bens móveis, tais como;

A documentação fotográfica assim como documentários em vídeo de cada embarcação e relatórios técnicos do seu processo de restauração. As plantas e desenhos técnicos dentro dos padrões recomendados nas normas brasileiras para projetos navais, os documentos que certificam a propriedade e a anuência dos proprietários. Os documentos exarados pelas Capitanias dos Portos que atestam o registro oficial das próprias embarcações. As manifestações de apoio das comunidades envolvidas e os comunicados de praxe emitidos pelo Sr. Presidente do IPHAN, dando ciência às autoridades e aos interessados diretos sobre o ato de tombamento.

Também estão nos autos, os competentes pareceres, das áreas técnicas do DEPAM e finalmente da Advocacia Geral da União/ da Procuradoria Geral Federal, órgão executor no âmbito do IPHAN, através da Procuradora Chefe Sra. Lúcia Sampaio Alho no caso da Canoa de Tolda e nos demais e mais recentes, pela Procuradora Genésia Marta Alves Camelo, e aprovados pelo procurador chefe Antônio Fernando Alves Leal Neri, que nos dão sempre a garantia de que os procedimentos estão correta e legalmente muito bem conduzidos e que todos os trâmites foram cumpridos até a chegada à instância deste Conselho..

Sobre a embarcação em epígrafe assim nos fala o texto de Dalmo Vieira Filho em suas pesquisas:

"Canoas de Tolda ou Canoas Sergipanas, são específicas do Rio São Francisco e derivam de antigas canoas de grandes dimensões, há muito desaparecidas"... Atualmente, existem apenas três exemplares, sendo que duas delas navegam no Rio São Francisco e a outra integra o acervo do Museu Nacional do Mar. Há poucos anos, esses barcos pontilhavam a paisagem do rio, às dezenas, com suas velas coloridas, transportando

pessoas e mercadorias, entre as cidades interligadas pelo Velho Chico, em Sergipe e Alagoas.

As Canoas de Tolda, que podem alcançar quase 15 metros de comprimento, apresentam inúmeras características específicas. São dois mastros, um deles muito próximo à proa (característica do Rio São Francisco) e outro à meia-nau. Portam velas trapezoidais armadas com carangueja e retranca.....Como marca registrada, a pequena tolda, onde viajavam passageiros ilustres, senhoras, proprietários do barco, ou mesmo mercadorias especiais – "o rico anda na tolda" diz o ditado ainda vigente na região.....O casco é vedado com peças de madeira pregadas e encaixadas segundo técnica específica do Rio São Francisco. A pintura é sempre alegre e colorida, normalmente desenvolvidas a partir de fundo branco.....A lembrança dessas canoas é motivo de lendas e histórias ao longo do rio: a beleza de suas formas, navegando com duas grandes velas e as histórias de marinheiros e remeiros, ainda são contadas....

Mas em meio à riqueza de informações que integram as páginas deste primeiro processo analisado destacam-se as contribuições dos estudos realizados pelos profissionais das áreas técnicas do DEPAM, como o historiador Adler Homero Fonseca de Castro, que de forma muito criteriosa e sempre discutindo o assunto com seus pares, intensificou e aprofundou as necessárias pesquisas e amadureceu critérios que doravante irão contribuir para a continuidade dos trabalhos de proteção ao vasto patrimônio naval brasileiro cuja primeira ação concreta de tombamento deverá se efetivar nesta reunião, se assim for da opinião dos Conselheiros aqui presentes.

Não foi em vão que este primeiro processo, pioneiro gesto de solicitação de tombamento de uma embarcação tradicional levou dez anos de tramitação desde o pedido formal feito por iniciativa do Sr. Carlos Eduardo no ano de 2000. A demora burocrática muitas vezes frustrante para os interessados diretos teve por outro lado o benefício de haver permitido às equipes técnicas responsáveis pela avaliação, o tempo necessário ao aprofundamento e amadurecimento de questões vitais e as necessárias reflexões sobre a natureza do bem e dos valores culturais que podem lhe ser atribuídos, bem como sobre as alternativas de preservação.

Este caso afinal teve o papel de se constituir em laboratório para os demais, devido a alguns aspectos que envolveram as obras de recuperação da canoa. As técnicas de reconstrução adotadas pelos proprietários, que utilizaram a aplicação de resinas sintéticas de epóxi sob o argumento de garantir maior durabilidade, ao contrário de manter as técnicas tradicionais dos calafates que exigem renovação a cada seis meses, prejudicaram, sob a ótica do DEPAM, a permanência dos valores históricos. Entendo que neste caso se referem à história da técnica construtiva, pois os valores que se referem à participação daquele modelo naval na história das comunidades ribeirinhas do São Francisco certamente que não se apagam por esta causa.

Por outro lado havia que se reconhecer a importância do feito operado pela iniciativa e determinação do Sr. Carlos Eduardo Ribeiro e sua predestinada presença a tempo de salvar o último exemplar daquela tipologia tradicional em estado terminal de conservação. Esta situação suscitou a busca de uma avaliação ainda mais profunda e que se fez à luz dos preceitos da Carta de Veneza (1964) e das Recomendações de Nara (Japão,

1994) sobre a autenticidade dos bens móveis e imóveis e cujos detalhes de sobeja importância para a avaliação dos méritos, passo a relatar.

Para tanto o historiador Adler Homero realizou com a equipe do DEPAM, um detalhado estudo avaliando cada aspecto da anatomia da embarcação e a forma aplicada em sua recuperação mediante os relatórios e fotografias apensas ao processo pelos autores da obra. Avaliou-se o caso da Canoa de Tolda do ponto de vista dos valores artísticos, históricos e etnográficos considerando-se as alternativas de "musealisação" ou "manutenção em uso".

Foram exaustivamente debatidas questões como "autenticidade" e "identidade" e por sugestão do Arquiteto José Aguillera Montalvo, os técnicos do DEPAM buscaram nos textos de Plutarco, filósofo grego do primeiro século, um caso paradigmático: a Lenda do Barco de Teseu que se refere ao navio que levava os jovens de Atenas para ilha de Creta, para serem sacrificados ao Minotauro.

A lenda conta que o barco de Teseu fora conservado pelos Atenienses, através de várias restaurações, por um longo período. A dúvida surge no momento em que, após sucessivas intervenções de reparos, todas as peças tinham sido substituídas por outras iguais, mas novas. Neste caso restava saber se o navio permanecera o mesmo ou se tornara outro. E se já não era o mesmo, a partir de que momento se tinha tornado em novo navio? Ou seja, qual era a sua autenticidade material e histórica?

Esta lenda fora colocada como estudo de caso em 1994, na Noruega, durante uma reunião técnica preparatória para a reunião da Convenção do Património Mundial da UNESCO, realizada em novembro do mesmo ano, em Nara no Japão, ocasião em que entraria na pauta exatamente a questão dos valores da autenticidade cujos debates permitiram finalmente a elaboração das "Recomendações de Nara" hoje uma das cartas patrimoniais que são mais frequentemente citadas por haverem representado um importante avanço nas concepções adotadas pela UNESCO.

Os especialistas mundiais ali congregados tiveram a oportunidade de debater sobre a coerência do conceito, sob as óticas do restauro, reconstruções, ou intervenções menores de conservação, respeitando-se a forma como eram praticadas em cada local. O resultado do encontro da Noruega, caso raro, alcançou a unanimidade na definição de cinco aspectos a serem considerados quando se fala de autenticidade em patrimônio: **o contexto, as técnicas, a forma, os materiais e a função.** Acrescentando-se a estes, um aspecto importante, aferidor também de um grau de autenticidade e que muito observamos nos casos das embarcações tradicionais brasileiras, qual seja a dimensão anímica, mais esotérica, imaterial, que se refere à essência, aos rituais e crenças da comunidade.

Neste caso a autenticidade pode ser identificada preferencialmente nos processos e nem tanto pela originalidade dos materiais. Tendo sido também considerados na ocasião os rituais de restauro dos templos orientais onde, à medida que a tradição continua as construções muitas vezes erguidas em madeira, são mantidas através de obras de reconstrução radical com substituição das partes que são novamente pintadas com a decoração fiel às formas e rituais tradicionais.

Por outro lado as avaliações dos debates concluem que "musealização" costuma assegurar a forma, mas reduz a autenticidade na medida em que produz um impacto negativo no contexto de vida, na essência e principalmente na sua razão de ser. Deduz-se que a continuação da tradição e do uso no dia a dia é também uma forma imprescindível de manter os bens históricos.

Já a teoria colocada por Thomas Hobbes na Inglaterra do século dezessete, sobre a mesma lenda do Barco de Teseu coloca uma hipótese extremamente válida para enriquecer e aprofundar o debate filosófico. A de que as obras de reparo na embarcação teriam sido realizadas sempre pelo mesmo mestre no mesmo estaleiro e que as peças substituídas teriam sido utilizadas rigorosamente na remontagem do barco original que por sua vez fora guardado no seco e nas dependências do Estaleiro e cuja existência assim viria competir em autenticidade com aquele Barco renovado que estava em uso e navegando. Hobbes se utiliza desta situação hipotética para, a partir daí polemizar sobre qual dos dois seria mais autêntico, o que estava em uso ou o que fora reconstruído fielmente com as partes antigas do original.

Neste caso o primeiro representa para nós a opção aqui adotada de tombar exemplares de embarcações que, no entanto continuam a ser utilizadas em sua faina cotidiana, procurando manter vivas as tradições que cercam a sua existência. Os valores etnográficos são mantidos com maior fidelidade e a opção deste tombamento nos aproxima mais dos conceitos de autenticidade definidos nas Recomendações de Nara (1994).

O segundo exemplar da teoria de Hobbes, remontado com as peças originais ainda que enfraquecido em sua materialidade e sem possibilidade de navegar novamente representa a opção da embarcação cujas peças originais foram mantidas, mas que jaz imobilizada em um museu. Neste caso estaremos mais próximos dos critérios de autenticidade da Carta de Veneza (1964) de tal sorte que a matéria, forma e a história da técnica são preservadas com rigor, mas ela se destitui dos valores ligados à vida cotidiana e de seus usuários naturais.

Difícil dilema conforme nos informa o historiador Homero Adler em suas avaliações sobre o tipo de obra de reconstrução aplicado na canoa de Tolda Luzitânia e que foi considerada bastante agressiva pelo fato de haver não só substituído todas as peças de madeira, o que se justificava pelo adiantado estado de degradação, mas especialmente por haver utilizado a técnica de colagem das tábuas com aplicação de resina epóxi que nunca houvera sido utilizada nas fabricações tradicionais.

Diz Adler: *"Isto é uma **aporia**, uma dificuldade de ordem racional que parece decorrer exclusivamente de um raciocínio. É também uma dificuldade que não tem solução: pode-se defender que original é o barco consertado de Teseu, em uso, tanto quanto que, o construído com as tábuas removidas é o original"*.

Para mais adiante constatar em seu parecer que: "*embora a canoa Luzitânia houvesse perdido em autenticidade "histórica", por outro lado o problema etnográfico, da preservação materializada, de usos e costumes tradicionais, realmente é muito complexo e*

não pode ser resumido a uma "originalidade imutável". Um objeto em uso cotidiano está sujeito a reposição de peças, substituição de partes alterações modificações e aperfeiçoamentos.

Neste sentido a ação do proprietário da Luzitânia em usar na maior parte da recuperação, os métodos, materiais e técnicas "primitivas, assim como o emprego de artesão local, como o mestre construtor Nivaldo ou o Ferreiro Aluísio Chagas, nos parece ser um importante indicativo de que houve pelo menos uma intenção de respeitar esses valores tradicionais e com isso se obteve de certa forma a sua preservação.

Sendo o exposto a conclusão a que se chegou no âmbito interno do DEPAM/RJ é que a Lusitânia que existe hoje não é mais a canoa que existia em 2000 mas que nem por isso deixou de ser um repositório dos valores etnográficos nela materializados"...

"....estes valores talvez de natureza histórica, em nossa opinião, seriam melhor preservados em objeto musealisado, que não tivesse que passar pelos processos mais violentos de manutenção de uma embarcação em uso diário. Entretanto, essa musealisação, com a consequente descontextualização da coisa, reduziria em muito justamente o aspecto etnográfico do objeto, que é o valor maior que vemos na canoa".

Sendo o exposto, recomendamos o tombamento da canoa de tolda Luzitânia de propriedade da Sociedade Sócio-Ambiental do Baixo São Francisco, objeto do processo , no livro do tombo etnográfico.

Em seu parecer Homero Adler ainda faz importante sugestão de que o IPHAN estudasse a viabilidade de tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar como alternativa segura para a preservação dos valores históricos de todos os modelos de embarcações ali preservados, inclusive da Canoa de Tolda, compensando-se assim as eventuais perdas decorrentes da manutenção pelo uso.

Sugestão brilhante e oportuna esta que hoje se acata e se inclui no âmbito dos presentes processos. Esta combinação de acervos mantidos em utilização em seus sítios naturais e acervos musealisados em São Francisco do Sul parecem enfim solucionar o secular dilema levantado por Plutarco no primeiro século, revivido por Hobbes no século dezessete, debatido pelos especialistas da UNESCO em 1994 e agora pela equipe do DEPAM nesta primeira década do terceiro milênio, na aporia de Homero Adler. Assim se o acervo do museu for tombado hoje entendo eu que o valor histórico das Canoas de Tolda, assim como das demais, fica, portanto também resguardado, cessando, pois as restrições exaradas no parecer do DEPAM.

Retomando, pois com esta reconfortante constatação, à tramitação do processo, em 03 /06 /2008 o parecer do historiador Adler Homero de Castro recebeu a concordância da Arquiteta Jurema Kopke Eis Arnaud gerente do Proteção do DEPAM e o encaminhou ao Diretor do DEPAM Arquiteto Dalmo Vieira Filho que por sua vez o ratificou e solicitou o parecer à Procuradoria Federal do Iphan, que por sua vez emitiu circunstanciado parecer encaminhando o processo para a Procuradora Chefe Sra Lúcia Sampaio Alho que o encaminhou como de praxe ao Sr. Presidente do Iphan para ser submetido à este Conselho.

Havendo analisado o caso emblemático da Canoa de Tolda Luzitânia passo aos demais que significam pedidos de tombamentos, mas o faço de forma abreviada considerando que as questões do mérito e de valores que envolvem esta nova modalidade

de tombamento já foram aqui tratadas e se tornaria repetitivo e desnecessariamente extenso para o presente relatório.

Devo, no entanto relembrar que, compulsando página por pagina de cada um dos processos num total de 1380 páginas pude confirmar e esta informação que considero também importante transferir para os meus pares neste momento. Todos os quatro outros processos estão rica e suficientemente instruídos e repito, atendem a todos os requisitos da portaria nº 11 de 11 de Setembro de 1986.

Os que se referem a exemplares de embarcações ainda em uso apresentam os documentos de propriedade, de licença das Capitanias, das cartas de anuência dos proprietários, das manifestações de interesse das comunidades envolvidas. Todas possuem entidades que cuidam de apoiar os proprietários no esforço de manutenção E além de haverem obtido pareceres favoráveis da área técnica do DEPAM também o obtiveram da Procuradoria Jurídica atestando que os processos estão em ordem tanto do ponto de vista do mérito dos acervos como dos aspectos legais.

Idem para o processo que se refere ao pedido de tombamento do acervo do Museu Nacional do Mar e que se tombado neste ato, passará - já que possui em seu acervo exemplares de todas as embarcações artesanais brasileiras - a se constituir em repositório museal de toda a tradição naval, fazendo o papel de nosso documento "original de segurança", nossa "Carta de Veneza" a garantir a salvaguarda dos valores históricos.

Em contraponto eu diria que a nossa "Recomendação de Nara" continuará reluzindo suas cores e formas de perfeito equilíbrio, nas águas da Baía de São Marcos e no golfão Maranhense, nas do Recôncavo Baiano e a na baía de São Salvador e enfrentado as correntezas e margens do Velho Chico ou nas águas grandes da lagoa dos índios Patos no Rio Grande do Sul.

No entanto para não omitir sobre a riqueza dos acervos devo transmitir aos demais conselheiros as informações sobre a natureza de cada uma delas e neste ponto passo a transcrever trechos dos excelentes pareceres técnicos exarados pela Arquiteta Maria Regina Weiseimmer, Arquiteta e Urbanista Coordenadora de Paisagem Cultural Depam/IPHAN

Já no segundo processo trataremos do Saveiro Sombra da Lua:

O pedido de tombamento do saveiro Sombra da Lua foi feito em 20 de outubro de 2010, mesmo dia em que o Iphan concedeu à Associação Viva Saveiro o Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, por sua notável atuação em prol da preservação dos últimos saveiros da Bahia) pelo presidente da Associação Viva Saveiro, Pedro C. Bocca.

O Sombra da Lua é um dos últimos saveiros que preservam, na integra, as características originais de um saveiro de vela de içar de um mastro. Com tijupá e popa torada, possui 12,5 metros de comprimento por 4 de boca (largura). A partir de breve pesquisa realizada pela Associação Viva Saveiro, chegou-se a 1923 como sua provável data de construção e seu mestre construtor foi o carpinteiro naval José Simão. Assim,

possuiria hoje 87 anos de existência. Teria nascido com o nome de Flor de Capanema[1]. *Em 2006, um grupo de amigos – que mais tarde constituiria a Associação Viva Saveiro – tomou conhecimento das condições precárias do Mestre Bartô, então proprietário do barco. Com problemas de saúde e sem condições para manter o saveiro, o Mestre pretendia vendê-lo. Foi assim que o grupo comprou o barco, o restaurou completamente e devolveu, em regime de comodato, ao Mestre, para que continuasse sua faina com a embarcação.*

Atualmente, o barco encontra-se navegando, sob a responsabilidade de Mestre Jorge, discípulo de Mestre Bartô.

O Sombra da Lua tem como abrigo principal o Porto da Pedra, em Maragogipe, e é o único saveiro que ainda atraca na rampa do Mercado Modelo, levando produtos do Recôncavo para Salvador. Atraca também na Feira de São Joaquim, junto com o É da Vida, toda sexta-feira, quando trazem carregamento de cerâmica e caxixi de Maragogipinho para Salvador.

Aos proprietários do Sombra da Lua, cabe a responsabilidade de manter o barco, dando-lhe condições de uso e navegabilidade. Ao Mestre, cabe a utilização diária, a partir da qual tira seu sustento, da sua família e dos auxiliares. O barco participa ainda das regatas promovidas pela Associação Viva Saveiro como forma de valorizar e estimular o retorno dos saveiros à vida e à paisagem do Recôncavo.

O tombamento do Sombra da Lua deverá representar mais um passo na jornada de preservação dos saveiros. Enquadra-se nas ações propostas pelo Projeto Barcos do Brasil e pretende ser um exemplo local. Imagina-se que, na sequência, outros saveiros possam ser protegidos pelo tombamento.

O trabalho desenvolvido atualmente pela associação é de estímulo, aproximação e confiança com todos os mestres saveiristas e carpinteiros navais. Antes de ser uma forma impositiva de proteção legal, busca-se que o tombamento possa ser um estímulo e configurar um verdadeiro benefício para quem vive o saveiro. Por isso, o tombamento do primeiro saveiro – o Sombra da Lua – deverá despertar ainda mais a vontade de preservar e de, principalmente, reconhecer e valorizar o saveiro, os mestres saveiristas, carpinteiros navais, calafates, veleiros, ajudantes, seu trabalho e sua dedicação. Juntamente com o tombamento, o Iphan inicia também o diálogo e o estudo sobre a Chancela da Paisagem Cultural dos Saveiros no Recôncavo Baiano, com vistas à complementar a ação de proteção.

Por seus inequívocos ***valores históricos, artísticos e etnográficos****, declara-se o Iphan favorável ao tombamento do Saveiro Sombra da Lua, que enquanto primeiro e único exemplar protegido de embarcação desta tipologia passa a representar todos os últimos saveiros da Bahia, e recomenda sua inscrição nos* ***Livros do Tombo Histórico, das Belas Artes e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico****.*

O terceiro processo é sobre a **Dinamar**, exemplar de canoa costeira do Maranhão de propriedade do Mestre Martinho. Sobre ela passo a transcrever o parecer de Maria Regina Weiseimmer:

---

[1] Informações extraídas do "História resgatada do saveiro Sombra da Lua", de Pedro C. Bocca, presidente da Associação Viva Saveiro.

No Maranhão, com a contribuição do Estaleiro Escola, foram identificados e cadastrados, em 2009, 21 das últimas canoas costeiras em atividade na Baía de São Marcos. A equipe de pesquisa estima que existam entre 30 e 40 em atividade, das quais destacam 27, consideradas em melhor estado de preservação, tendo sofrido relativamente poucas alterações.

Foi só na década de 1980, a partir do interesse e preocupação de Luiz Phelipe Andrès (atual diretor do Estaleiro Escola do Maranhão), que mereceram as embarcações do Maranhão estudo mais aprofundado. Dentre bianas, igarités, boiões, lanchas e botes, destacam-se, no contexto maranhense, as canoas costeiras.

Trata-se de um dos maiores barcos tradicionais do Brasil. O convés é fechado, arrematado por cabine rasa. Na proa há um alongado gurupés (pau de giba) e a bita (frade), que usualmente apresenta forma de cabeça humana. Os estais (cabos que sustentam o mastro) são fartos. O mastro é inclinado para ré. Destaque para as cores vivas, o leme, a verga (carangueja) e a retranca – enormes. O formato da vela é dado pela forte inclinação da carangueja, que, visualmente, converte sua forma quadrangular em triangular.

Quando navegam, essas belas embarcações impressionam: inclinam-se suavemente com o vento, deitando sobre o mar, deslizando silenciosas pelas águas escuras do norte, enquanto colorem a Baía de São Marcos com as diferentes tonalidades de seus cascos e de suas velas. O cúter do Maranhão é um dos barcos tradicionais mais belos, eficientes, expressivos e importantes do planeta."

As cavernas, importantes peças da estrutura interna, onde são presas as tábuas de costado, são formadas preferencialmente por curvas naturais, encontradas na própria configuração de galhos ou raízes.

As velas são frequentemente tratadas com uma tintura natural extraída da casca de pau do mangue, cor de ferrugem ou argila e outros corantes, que lhes conferem um forte colorido."

Também em 2009, através de ação contratada pelo Iphan e com recursos advindos do Ministério da Pesca e Aquicultura, o Estaleiro Escola do Maranhão realizou a restauração da canoa costeira Dinamar, selecionada entre as 21 canoas costeiras cadastradas devido ao seu estado precário de conservação e às parcas condições econômicas de seu proprietário. A restauração foi concluída no início de 2010, possibilitando ao seu proprietário, o retorno às atividades desempenhadas com a canoa.

Assim como no caso baiano, imagina-se que o tombamento da primeira canoa costeira possa contribuir para sua preservação e valorização e ensejar aos demais canoeiros a vontade do reconhecimento. Além disso, o tombamento só faz sentido se continuar acompanhado das ações de fomento à carpintaria naval, à atividade de pesca e à dignificação de quem tira seu sustento a partir dela. Por isso, reforça-se mais uma vez a importância do trabalho realizado pelo Estaleiro Escola do Maranhão, que não só reconheceu formalmente o ofício da carpintaria naval tradicional maranhense como promove, diariamente, atividades de valorização e inclusão social das comunidades costeiras e ribeirinhas da Baía de São Marcos e de suas adjacências.

Mais uma vez, acredita-se que a continuidade do trabalho passará pelo reconhecimento da Paisagem Cultural das Canoas Costeiras da Baía de São Marcos,

possibilitando cada vez mais ao poder público e à sociedade civil delinear ações conjuntas de preservação deste rico contexto cultural, ainda vivo e dinâmico, apesar das mazelas que enfrentam diariamente as populações locais.

Assim, por seus inigualáveis valores artísticos e etnográficos, e por sua importância na história econômica e da navegação na costa norte brasileira, o Iphan declara-se a favor do tombamento da canoa costeira Dinamar, que enquanto primeiro e único exemplar protegido de embarcação desta tipologia passa a representar todas as demais canoas costeiras em atividade, e sugere sua inscrição nos Livros do Tombo de Belas Artes, Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e Histórico.

O quarto processo refere-se ao pedido de tombamento da Canoa de Pranchão do Rio Grande do Sul. De fato já se sabe que ela representa um elo entre as tradições náuticas entre o Brasil e Portugal, pois é em tudo semelhante à tradicional lancha poveira da região pesqueira de Póvoa do Varzim.

Segundo Lauro Barcellos, diretor do Complexo de Museus da FURG: "A canoa de pranchão é reconhecida como o único modelo de embarcação tradicional propriamente desenvolvido no Rio Grande".

Seu casco era construído com 48 a 50 pranchões de cedro de 2,0 polegadas, falquejados a enxó e fixados simetricamente uns aos outros com pregos e cavilhas sobre um esparso cavername com 3 cavernas mestras, construído preferencialmente de grápia ou angico.

As pranchas eram recortadas e armadas como em um "quebra-cabeça", para garantir a vedação entre as diversas partes que formavam a canoa, as linhas de contacto formadas pela junção das pranchas com diferentes formatos eram preenchidas com massa de vidraceiro, sobre esta massa eram coladas tiras de jornais e sobre estas, como proteção, eram fixadas finas laminas de cobre que cobriam então todas as emendas, o que se denominava - chumbadas – mas na realidade nunca se usava chumbo.

Em seu velame, as canoas podiam ter uma, duas ou três velas – o foque, o traquete e a mezena - tingidas com a tintura roxa extraída da casca da capororoca – uma pequena árvore típica da região do estuário.

As velas eram conhecidas como 'pano poveiro'. Trata-se de uma vela trapezoidal com verga, com características singulares de marinharia que, desde sua introdução ao final do século XIX, se integrou à paisagem rio-grandina, adaptado por pescadores portugueses às necessidades da navegação no estuário da Lagoa dos Patos e litoral adjacente.

Com capacidade de carga entre uma e 10 toneladas, as canoas de pranchão foram utilizadas na pesca do estuário e área oceânica adjacente ao longo de todo o séc. XIX até meados do séc. XX, quando pouco a pouco foram substituídas por outros modelos de embarcações.

As 'canoas de pranchão' incorporam, no feitio do casco e na armação de suas velas, elementos materiais e simbólicos próprios da cultura marítima regional, desenvolvidos pela comunidade local ao longo de sua história, em função das necessidades de utilização do meio estuarino.

Restaurar estas canoas, e o modo como navegavam, é resgatar a própria memória do povo rio-grandino um povo que faz sua história no mar.

A canoa 'Tradição' construída em 1895 foi restaurada pelo construtor naval e professor do Estaleiro Escola do CCMar-FURG, Sr. José Vernetti e sua equipe, sob a orientação do Diretor do Museu Náutico - Sr. Lauro Barcellos."

Assim como as demais embarcações em processo de proteção, a canoa de pranchão, praticamente extinta, sobrevive a partir de ação institucional forte e eficaz, que garantiu a sobrevivência das últimas quatro – centenárias – canoas de pranchão de Rio Grande, embarcação adaptada às condições climáticas e de navegabilidade local, meio de transporte que fez parte da construção histórica da região da Lagoa dos Patos, participando ativamente de sua economia até ser substituída por exemplares menos requintados, dotados de motor e fabricados a partir de técnicas construtivas contemporâneas.

São quatro as canoas de pranchão existentes hoje na cidade de Rio Grande, todas de propriedade do Museu Náutico e restauradas pelo construtor naval José Vernetti, três navegando e uma em exposição no seco. São elas:

A Tradição, construída em 1885, com 9,3 metros de comprimento, doada ao museu pelo Sr. Eduardo Bandeira Maia;

A Centronave, construída em 1903, com 9,1 metros de comprimento;

A Maria Antonieta, de 1897, com 9,1 metros de comprimento;

A Célia, única que não navega mais, exposta a seco no museu, com 9,8 metros de comprimento.

Segundo Lauro Barcellos, eram mais de 500 exemplares navegando em meados do século XIX. Hoje, restam menos de uma dezena, quatro em Rio Grande, entre as quais, a partir do tombamento, a "Tradição" passará a representá-las no rol das embarcações tradicionais brasileiras protegidas pelo Iphan.

Por seus valores históricos, etnográficos e artísticos, indica-se o tombamento da Canoa de Pranchão Tradição e sua inscrição nos Livros do Tombo Histórico, das Belas Artes e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

E finalmente o quinto e último processo sobre o qual me debrucei nestes últimos dias e noites insones trata do precioso acervo reunido pelo arquiteto Dalmo Vieira Filho, na cidade de São Francisco do Sul já muita vezes referido neste documento.

Passo mais uma vez a transcrever os registros que constam no parecer da arquiteta Maria Regina Maria Regina Weiseimmer,

A constituição do acervo do Museu Nacional do Mar confunde-se com sua própria história. A ideia de montar em São Francisco do Sul, nos antigos galpões da Cia. Hoepcke de navegação, um museu que pudesse reunir a história do patrimônio naval brasileiro, preservando-o para gerações futuras partiu do então diretor da Fundação Catarinense de Cultura (FCC), Dalmo Vieira Filho, no ano de 1991.

Em 1992, inaugurava o museu, formado por acervo ainda pequeno, quase improvisado, conseguido através de doação e da compra dos primeiros barcos com recursos da FCC. A partir de 2003, com investimentos do Programa Monumenta, o Museu pôde reestruturar-se, ampliando sua área construída através da compra da porção que

faltava dos galpões da Hoepcke. Segundo Dalmo Vieira Filho, em minuta sobre o tombamento do acervo do Museu:

"No contexto do patrimônio naval brasileiro, como se disse, um dos segmentos mais ricos do patrimônio cultural do Brasil, destaca-se o acervo do Centro Nacional de Referência do Patrimônio Naval, em São Francisco do Sul, SC.

O acervo começou a ser formado há perto de 20 anos, com a criação do Museu Nacional do Mar e aquisição de tipologias de embarcações indicadas por Kelvin Duarte, o maior pesquisador brasileiro sobre o assunto.

Atualmente, quase 80 barcos, seus apetrechos, uma biblioteca temática e cerca de 300 peças de artesanato e modelismo navais, formam o cerne de um dos acervos mais importantes do mundo – no campo dos barcos tradicionais e do patrimônio naval em geral".

O acervo indicado para ser tombado é representativo de todas as regiões e da quase totalidade dos estados litorâneos brasileiros, sendo composto por embarcações do Ceará, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, todos no litoral; representando as embarcações fluviais e lacustres, foram selecionadas embarcações do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Amazonas, Pará e Alagoas/Sergipe (Baixo São Francisco).

A coleção de modelismo é formada por artistas radicados em Santa Catarina e Rio de Janeiro, e a de peças de artesanato, do Maranhão, da Bahia, do Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina. O acervo possui diversas embarcações que já não existem em seus sítios de origem e peças de modelismo e artesanato naval de artistas falecidos."

O museu recebe uma média anual de 50 mil visitantes, a sua maioria composta por escolares, que realizam, quase que diariamente, visitas pré-agendadas e guiadas.

São 104 os modelos cadastrados pelo arrolamento produzido pelo Museu Nacional do Mar sobre o seu acervo e incluídos no processo de tombamento. São compostos pela já mencionada Coleção Alves Câmara Século XXI e por diversos outros modelos produzidos por Luiz Lauro Pereira Jr., Carlos Heitor Chaves, Conny Baumgart, André Azevedo da Silveira e outros, distribuídos por 13 salas de exposição do museu.

São, portanto, 102 peças de artesanato naval consideradas para fins de tombamento, dentre as quais merece especial destaque as dos artesãos Ênio (10 itens), João Quirino (8 itens), Mestre Braga (17 itens) e Têca (6 itens).

Encontram-se na biblioteca outras preciosidades do museu e que se constituem em objeto de tombamento. É formada por mais de dois mil volumes, incluindo obras raras, fotografias, desenhos, cartas náuticas, manuscritos, croquis e outros registros inéditos sobre o patrimônio naval brasileiro e do mundo. Quem lhe empresta o nome é o modelista e especialista em patrimônio naval, Kelvin Palmer Rothier Duarte, memorável pesquisador e colaborador do Museu Nacional do Mar. Sua biblioteca e acervo documental foram doados ao Museu Nacional do Mar pela filha Christianne Rothier, alguns anos após a morte do modelista.

Dois pedidos formais de tombamento foram encaminhados ao Iphan em 11 de novembro de 2010. Um da Associação de Amigos do Museu Nacional do Mar, assinado por seu presidente, Bruno Ottoni de Brito, e outro pelo modelista e artesão Conny Baumgart, de 83 anos, e que há vinte anos dedica parcela significativa do seu tempo em prol do Museu.

É com base nesses pedidos e, principalmente, na constatação dos seus altíssimos valores científico, histórico, etnográfico e artístico, corroborados pelo grau de excepcionalidade do acervo do Museu Nacional do Mar, composto por 81 embarcações em tamanho natural, 104 modelos navais, 102 peças de artesanato, 3 maquetes diorama, 8 equipamentos e acervo documental e bibliográfico da Biblioteca Kelvin Duarte, que o Iphan indica seu tombamento e inscrição no Livro do Tombo Histórico, Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e das Bela Artes.

Andar sobre as águas é um dos sonhos recorrentes da humanidade, atravessar fortes correntezas dos rios, extensões de lagos e oceanos. Fazê-lo é um ritual que se repete desde os primórdios da vida sobre a terra. O episódio bíblico da Arca de Noé representa a possibilidade de salvação e perpetuação das espécies. As embarcações artesanais sobrevivem até os nossos dias porque o ato de singrar as aguas continua representando um permanente desafio para os seres humanos de todas as origens e foram preservadas porque sempre haverá águas e oceanos a serem percorridos. Por isto "o navegar é preciso" de Camões.

Posso finalmente oferecer um depoimento pessoal de quem há mais de três décadas convive com o povo da beirada nas aguas grandes do Maranhão. Um observador atento a bordo de uma embarcação a vela, sem os ruídos dos motores, pode perceber mudanças de sons que as aguas produzem em contato com o casco. Do ruído dos ventos nas velas de lona. Velas de lona tingida reverberam os ventos de maneira especial. Sentir a luz e o calor do sol no piso do convés de madeira forrada de lona pintada e colada. A inclinação do leme, o tensionamento dos cabos, dos estais, dos amantilhos, e dos brandais nas amuras e nos olhais definem afinações diferentes para melhorar o rendimento e o desempenho de cada uma delas. Pois elas podem ser afinadas como instrumentos musicais. Cheiros fortes provenientes do salitre e dos peixes emanam dos porões.

Existem razões místicas para muita coisa. Nenhum deles fala sobre isto. A embarcação é vista pelos seus usuários como uma entidade viva. Seus donos lhe atribuem um nome próprio, são batizadas em rituais específicos e carregam símbolos de proteção como as carrancas nas proas das embarcações arcaicas do rio São Francisco, os "caboquinhos" ou carrancas de bita das canoas costeiras do Maranhão, os misteriosos "frades" erguidos nas laterais das proas dos Saveiros na Bahía. Nada pode repousar sobre as carningas dos mesmos saveiros. Caprichosas estrelas armam nas pontas dos mastaréus, o ponto mais alto. Pinturas ritualísticas e sinais esotéricos nas laterais de vante dos botes bastardos de Camocim do Ceará funcionam como elementos de proteção mágica dos barcos.

Embarcações como estas, fruto da engenhosa criatividade dos nossos mestres carpinteiros navais, além de sua beleza, representam séculos de conhecimentos acumulados

e cumprem, no dia a dia de nossas comunidades litorâneas e ribeirinhas, um papel social importante como ferramentas de trabalho e subsistência de milhares de pessoas.

Seus proprietários a elas se referem como espécie de seres vivos que possuem uma alma e nutrem por elas fortes sentimentos de abrigo e proteção. São muitas vezes a morada, além de instrumento de trabalho e subsistência. Só costumam ser utilizadas mediante um conjunto de práticas consagradas pelo uso ou normas e que devem ser observadas de forma invariável como em um cerimonial. Enfim as embarcações tradicionais sobrevivem sobre um tênue equilíbrio, mas que tem assegurado sua perpetuação como objetos animados de vida e tão ricos de valores humanos, através das gerações, por milhares de anos.

Conforme vimos nos autos deste processo, transparece todo o tempo um esforço secular de transmissão de conhecimentos originais de geração para geração. Também as embarcações aqui apresentadas para o tombamento vêm sendo mantidas com as conhecidas dificuldades por seus proprietários ou pelas associações e entidades que as adotaram e protegem e que agora apelam para o reconhecimento nacional como estratégia, de torna-las mais respeitadas e valorizadas, de distingui-las e divulga-las, de fortalecer argumentos de defesa, solicitações de ajuda e, portanto de buscar um caminho para consolidar as perspectivas de continuidade para o futuro.

Acredito que eles esperam, como eu, que o ato de proteção, que está implícito na figura do tombamento, influencie também a autoestima das comunidades envolvidas, uma vez que ele não atribui apenas o poder de vigilância, de fiscalização, mas também confere valor. E como valoriza, ele eleva e estabelece uma aura de respeito sobre o bem que se pretende preservar.

E para encerrar minhas ponderações sobre estes tombamentos e diante de um conjunto de processos que nos trazem tamanha riqueza de informações faço aqui um apelo aos colegas deste conselho no sentido de que a estas embarcações não só sejam tombadas pelos seus valores etnográficos e históricos mas que sejam reconhecidas também como dignas de figurar no Livro de Tombo das Belas Artes.

Explico. É que no, já muitas vezes citado, parecer do DEPAM sobre a Canoa de Tolda Luzitânia, o historiador Homero Adler dedicou seis laudas de profundas reflexões sobre a questão do valor artístico da embarcação, mas não foi conclusivo, **transferiu para o Conselho esta decisão.**

Penso que não caberia aqui mais um longo debate teórico e filosófico sobre a existência ou não de valores artísticos. Reconheço que é sempre difícil definir, no vastíssimo campo das atividades produzidas pela mente humana, o que vem a ser exatamente uma obra de arte.

Mas não me sai da mente a lembrança de que sempre e talvez instintivamente nos referimos a este ofício de fazer embarcações como uma arte. E diante da riqueza do acervo iconográfico e do mais que acabamos de ver me pergunto: O que serão elas senão esculturas de madeira, com suas formas trabalhadas na enxó por mestres que passam uma vida de dedicação para aprender e se aperfeiçoar em seu ofício? Não são elas o resultado de

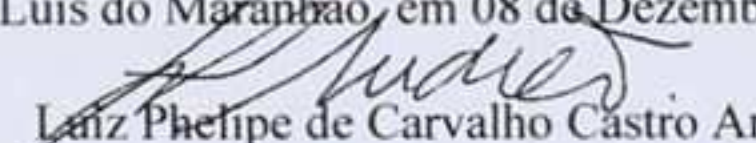
maravilhosas combinações de cores aplicadas nas pinturas de seus cascos? E não são uma perfeita e equilibrada combinação de formas e cores? Não são elas, cada uma de per si, um objeto único e cheio de vivências especiais? Não são elas em sua brava existência e por sua beleza inquestionável, a fonte de inspiração de milhares de outras obras de artistas das letras, das artes plásticas, da fotografia, do cinema, que buscam nas suas imagens a inspiração de suas criações outras?

E assim faço a proposta, mais por intuição, me lembrando do que me disse uma vez meu Mestre artista plástico Ivan Serpa, com quem estudei durante quatro anos: Que a arte não se define. Que a arte não se ensina. Que a arte é fruto do encontro do ser humano com si mesmo. E volto a me perguntar: O que pode representar com mais exatidão o encontro do homem consigo mesmo do que a solidão de uma embarcação em meio a um vasto oceano de águas?

Assim, declaremos nós antes que outros o façam, que as nossas embarcações, pelo seu extraordinário equilíbrio, pela harmonia de formas e cores, pela sua singularidade, pelo seu mistério, sejam por nós oficialmente reconhecidas e registradas também como obras de arte, pois como me disse um dia outro Mestre, o Pedro de Alcântara, velho carpinteiro naval do Maranhão construtor de canoas costeira ***"o barco é feito assim todo torto para ficar direito na água"***. E isto, eu ouso finalmente afirmar. É arte!

Sendo assim e corroborando as recomendações e pareceres diversos exarados nas várias instâncias que percorreram os autos de todos estes processos, declaro-me favorável ao tombamento como patrimônio cultural do Brasil, nos Livros de Tombo Histórico e de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e das Belas Artes, denominando-se respectivamente;

"Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do Baixo São Francisco."

"Saveiro de Vela de Içar, de nome Sombra da Lua, no Recôncavo Baiano, Estado da Bahia." :

"Canoa Costeira, de nome Dinamar, na Baía de São Marcos, Estado do Maranhão".

"Canoa de Pranchão do Rio Grande, de nome Tradição, Estado do Rio Grande do Sul."

E, o "Acervo do Museu Nacional do Mar, no município de São Francisco do Sul, Estado de Santa Catarina.",

Este é o parecer que submeto ao pleno deste conselho.

São Luís do Maranhão, em 08 de Dezembro de 2010

Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès
Conselheiro do Conselho Consultivo do IPHAN.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação e Fomento - DAF
Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação – COPEDOC
Arquivo Central – Seção Rio de Janeiro

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 04 dias do mês de maio de 2012, no Arquivo Central – Seção RJ, procedeu-se ao encerramento do segundo volume do processo nº 1473-T-01, contendo 119 (cento e dezenove) folhas numeradas, incluindo este Termo. Para constar, eu, Hilário Pereira Filho, Chefe do Arquivo Central – Seção RJ, subscrevo e assino.

Rio de Janeiro, 04 de maio de 2012.

Hilário Figueiredo Pereira Filho

Hilário Pereira Filho
Arquivo Central IPHAN
SIAPE 1545824